ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DO ANNO DE 1905

APRESENTADO

AO

Dr. Lauro Severiano Müller

Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas

PELO DIRECTOR

Engenheiro Dr. Gabriel Ozorio de Almeida

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1907

3337 — 06

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

RELATORIO DE 1905

INDICE

Pags.

I. Administração Central — Secretaria. Thesouraria. Intendencia. 1 a 21

II. Trafego — 1.º Movimento. Quantidade das diversas especies de trens em cada uma das secções e ramaes e respectivas médias diarias. Trens-kilometros e respectiva média diaria. Quantidade de trens em geral e por especies e respectivos percursos nos annos de 1905, 1904 e 1903. Percurso dos carros de viajantes. Percursos dos vagões de bagagens, mercadorias, animaes e vazios. Percurso dos trens, carros e vagões e composição média. Utilisação dos trens e dos carros no transporte de viajantes. Quantidades, percursos e productos de viajantes, bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão dos transportes gratis e em serviço da Estrada. Quantidade de café transportado e producto médio da tonelada de mercadoria despachada em cada um dos 20 annos, de 1886 a 1905. Utilisação dos trens e dos vagões de transporte de mercadorias, animaes e vehiculos. Importancias dos transportes gratis e em serviço da Estrada, em cada um dos 20 annos, de 1886 a 1905. Utilisação dos trens em geral no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, incluidos os transportes gratis e os em serviço da Estrada. 2.º Horario dos trens. 3.º Trens. 4.º Estações e postos telegraphicos. 5.º Linha auxiliar. 6.º Paradas. 7.º Ramaes de Lavras e Angra. 8.º Mercadorias. 9.º Reclamações por extravios e avarias. 10.º Accidentes. 11.º Telegraphia e Telephonia. 12.º Illuminação. 13.º Electrozone. 14.º Melhoramentos. 15.º Despeza..... 22 a 63

III. Contabilidade — 1.º Custo da Estrada. 2.º Renda. 3.º Despeza. 4.º Receita e despeza effectivas. 5.º Renda ficticia. 6.º Reclamações por differenças de fretes..... 64 a 78

IV. Locomoção — 1.º Material rodante. Locomotivas. Carros e vagões. 2.º Tracção. Percurso das locomotivas. Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes. Despeza da conducção de trens. 3.º Officinas e Depositos diversos. Reparação de locomotivas. Reparação de carros e vagões nas Officinas do Engenho de Dentro, depositos e estações. 4.º Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio. 5.º Obras novas do material rodante. 6.º Augmento das Officinas do Engenho de Dentro e dos depositos. Fornecimentos a diversos. 7.º Officinas. Fundição de ferro e bronze. Machinas e ferramentas..... 79 a 140

PAGS.

V. Via-Permanente e Edificios — 1.º Extensão da linha. 2.º Secção technica. Ponte sobre a rua de S. Christovam. Muros de cimento armado. 3.º Laboratorio de analyses. 4.º Material fixo. Dormentes. 5.º Linhas e desvios. Lastro. Pontes e pontilhões. Tunneis. Boeiros. Vallas de alvenaria. Muros. Fossos americanos. Regularisamento de banquetas. Cercas. Desobstrucção de vallas. Rampamento de córtes. Remoção de terras e pedras desmoronadas. Reforçamento de aterros. Roçagem de matto. Drains. Estações e dependencias. Edificios diversos. Ranchos, telheiros e guaritas. Caixas d'agua e encanamentos. 5.º Trabalhos por conta de terceiros. 6.º Despeza..... 141 a 243

VI. 6ª Divisão Provisoria. Construcção..... 244

VII. Pessoal — 245

ILLUSTRAÇÕES NO TEXTO

Diagramma representando o trafego e o movimento financeiro da Estrada de Ferro Central do Brazil nos annos de 1886 a 1905..... 37

Diagrammas A e A', indicando o custo de reparação e consumo de combustivel, lubrificantes, etc., por locomotiva-kilometro, no periodo de dez annos, 1896 — 1905.
Diagrammas B e B', indicando o consumo de lubrificantes, estopa, e custo de reparação, por vehiculo-kilometro nas duas bitolas, 1,m60 e 1m,00 no periodo de cinco annos, 1901—1905. } 120

Epura de um arco de treliça com tres articulações sobre a rua de S. Christovam..... 142

Projecto de um gigante de ligação sem tirantes..... 152

ANNEXOS

1ª DIVISÃO — ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905.

2ª DIVISÃO — TRAFEGO

B 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905.
B 2.... — Quadro dos accidentes do anno de 1905, que produziram avarias no material rodante, mortes e ferimentos.
B 3.... — Despeza geral do custeio de 1905.

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

C 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905.
C 2.... — Balanço do exercicio de 1905.
C 3.... — Demonstração da conta de lucros e perdas no exercio de 1905.
C 4.... — Balanço da receita e despeza do trafego, no anno de 1905.
C 5.... — Synopse da receita e despeza effectiva no exercicio de 1905.
C 6.... — Capital empregado até o anno de 1905.
C 7.... — Comparação da despeza effectiva com os respectivos creditos no ultimo decennio.
C 8.... — Comparação da receita e despeza no ultimo decennio, com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego no mesmo pedriodo (1896 — 1905).
C 9.... — Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1905.
C 10.... — Demonstração das receitas, por mezes, no anno de 1905, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas.
C 11.... — Demonstração, por mezes, do movimento e producto de viajantes dos suburbios, no anno de 1905.
C 12.... — Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas companhias em trafego mutuo, para a receita geral desta Estrada, no anno de 1905.
C 13.... — Demonstração da receita com que a Estrada de Ferro Central do Brazil concorreu para as Companhias em trafego mutuo, e bem assim para as thesourarias dos Estados de S. Paulo e Minas Geraes, pela arrecadação do imposto estadoal, no anno de 1905.
C 14.... — Balancete da renda no anno de 1905.
C 15.... — Demonstração dos transportes concedidos por conta do Governo Central, Estados Federados, Intendencia Municipal da Capital e Companhias, no anno de 1905.
C 16.... — Demonstração dos transportes concedidos a diversos e em serviço da Estrada, durante o anno de 1905.

C 17..... — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros, desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de dezembro de 1905.
C 18..... — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, no ultimo decennio.
C 19..... — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios, nos annos de 1861 a 1905.
C 20.... — Demonstração das mercadorias expedidas durante o anno de 1905.

4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

D 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905.
D 2..... — Percurso e consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes, no anno de 1905. Bitola de 1m,60.
D 3..... — Idem Idem Idem. Bitola de 1m,00. Lafayette.
D 4..... — Idem Idem Idem no anno de 1905. Norte.
D 5..... — Idem Idem Idem. Linha auxiliar.
D 6..... — Idem Idem Idem. Barra Mansa.
D 7..... — Demonstração de todas as despezas do anno de 1905.
D 8..... — Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante, no anno de 1905.
D 9..... — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens, no anno de 1905.

5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

E 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905.
E 2..... — Synopse geral da despeza durante o anno de 1905.
E 3..... — Demonstração das despezas effectuadas por conta de terceiros em 1905.
E 4..... — Dados technicos.
E 5..... — Despeza kilometrica feita com o custeio da linha propriamente dita, no anno de 1905, comparada com a do anno de 1904.
E 6..... — Emprego de dormentes, trilhos e seus accessorios no anno de 1905.

6ª DIVISÃO PROVISORIA — CONSTRUCÇÃO

F 1..... — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905.
F 2..... — Despezas geraes. Exercicio de 1905.
F 3..... — Custo dos serviços e obras durante o exercicio de 1905.

I

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A estatistica e o movimento de fundos e de material nas tres secções da 1ª divisão, que constituem a Administração Central, durante o anno de 1905, foram os seguintes :

Secretaria

Expediente :

Papeis entrados e processados	15.649
Requerimentos com despachos no Livro da Porta . .	6.999
Officios e correspondencias da Directoria para as Divisões da Estrada e diversos.	3.320
Idem idem para o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	1.977
Idem idem da Secretaria	1.586
Termos de fianças de empregados	229
Idem idem especiaes e de despachantes	8
Certidões e cópias (75 gratis)	646
Termos de contratos e outros	108
Idem idem promissorios	28
Editaes	60
Actas de concorrencias	2

Registros :

Matriculas de pessoal titulado.	130
Idem idem não titulado	86
Portarias de nomeações do Ministerio.	2
Idem idem da Directoria	128
Portarias de licenças do Ministerio	114

Idem idem da Directoria	620
Declarações de fiadores	665

Cobrança de sellos:

Sello proporcional de 66 contratos estampilhados no acto da assignatura	2:290$880
Idem fixo de 6.999 petições	2:099$700
Idem idem annexos (2/3 média)	1:399$800
Idem de 571 certidões e uma cópia.	2:224$920
Idem de 237 termos de fianças.	650$100
Idem de portarias de licença	4:015$100

Cobrança de dividas:

Promoveu-se, por meios amigaveis, a cobrança de 19 responsabilidades de ex-empregados da Estrada, na importancia de 1:290$375, sendo recolhida á Thesouraria a de 1:071$325.

Para a cobrança judicial da differença de 219$050 foram solicitadas providencias legaes, sendo cada responsabilidade instruida com os respectivos documentos.

Thesouraria

O movimento da caixa, durante o anno financeiro de 1905, foi o seguinte:

Saldo de 1904.	6:069$256
Quantias arrecadadas.	52.788:873$074
	52.794:942$330
Quantias pagas	51.590:528$186
Saldo em 31 de dezembro de 1905 . . .	1.204:414$144
	52.794:942$330

O movimento, durante o trimestre addicional, foi:

Saldo em 31 de dezembro de 1905 . . .	1.204:414$144
Quantias arrecadadas.	2.913:263$082
	4.117:677$226

Quantias pagas	4.111:654$330	
Saldo em 31 de março de 1906	6:022$896	
	4.117:677$226	

Ou desenvolvidamente quanto ao anno :

Entrada :

Saldo do exercicio de 1904, em dinheiro. .	46$360	
Idem, idem, em documentos.	6:022$896	6:069$256
Recebido no Thesouro Federal.	21.744:890$512	
Renda arrecadada do trafego.	28.567:959$605	
Cauções para garantias de propostas. . .	290:000$000	
Idem, idem, idem, de obras.	1:778$667	
Renda eventual	96:920$126	
Idem, de proprios.	50:405$352	
Valores em deposito.	995$940	
Indemnizações.	2:948$557	
Responsabilidades.	284$030	
Vencimentos que ficaram por pagar em suspenso	77:369$092	
Deposito central	625$651	
Conta de pessoal.	37:212$188	
Norton Megaw & Comp.	1:350$000	
Trafego mutuo	624:459$389	
Reposições.	2:138$118	
Lage Irmãos	4:947$500	
Fianças de carregadores	200$000	
Idem, para o logar de um empregado. . .	2:000$000	
Multas por infracção de contratos . . .	5:955$000	
Restituições	4:705$282	
Recebido, na Administração dos Correios da Capital	4:169$244	
Idem, idem, das Obras do Porto do Rio de Janeiro	543$081	
Transporte	51.521:857$334	6:069$256

Transporte	51.521:857$334	6:069$256
Idem, idem, do Correio do Estado de Minas.	175$409	
Idem, idem, na Brigada Policial da Capital.	3:582$400	
Idem, na Prefeitura do Districto Federal. .	3:903$250	
Idem, no Palacio Presidencial	5:574$541	
Idem, na Repartição Geral dos Telegraphos.	4:390$650	
Idem, de Pestana & C.	3:118$000	51.542:601$575
Importancia dos diversos descontos effectuados em folhas de vencimentos:		
Imposto sobre vencimentos	218:265$714	
Idem, sobre nomeações	20:918$084	
Joia de montepio	368$280	
Mensalidades de montepio	57:055$895	
Multas	50:337$155	
Reposições	24:425$457	
Indemnizações diversas	5:078$822	
Idem por fardamentos.	98$200	
Reclamações	2:291$339	
Renda de proprios.	6:795$000	
"Diario Official"	2:467$400	
Reforço de fianças	1:452$426	
Conta de pessoal.	3:791$526	
Banco dos Funccionarios Publicos. . . .	225:444$959	
Associação de Auxilios Mutuos	125:676$000	
Caixa Auxiliar Telegraphica.	217:124$747	
Sociedade Beneficente de Machinistas . .	113:182$791	
Consignações a diversos	148:851$244	
Caixa do Movimento	17:698$000	
Indemnizações por fornecimentos. . . .	685$460	
Restituição de cavalgadura	1:600$000	
Fianças da Associação de Auxilios Mutuos	2:663$000	1.246:271$499
		52.794:942$330

Sahida:

Entregue no Thesouro Federal, renda do trafego, cauções, etc.	28.908:492$952
Idem na Recebedoria do Thesouro, taxa de transportes	553:213$000
Idem, ao Estado do Rio de Janeiro . . .	142:240$174
Idem, ao Estado de Minas	194:516$272
Idem, ao Estado de S. Paulo.	4:558$612
Idem, á Associação de Auxilios Mutuos, proveniente de fianças	1:943$000
Idem, á mesma associação, proveniente de mensalidades	114:726$205
Idem, á mesma associação, proveniente de multas.	39:994$016
Idem, á Caixa do Movimento.	16:197$000
Idem, á Caixa Auxiliar Telegraphica . .	217:550$247
Idem, ao Banco dos Funccionarios Publicos.	215:823$875
Idem, á Sociedade Beneficente de Machinistas.	108:560$791
Pago por vencimentos que ficaram por pagar em suspenso	57:110$394
Idem, a Haupt, Biehn & C.	3:575$000
Idem, da renda arrecadada, por excesso de frete.	9:829$055
Idem, por consignações feitas a diversos .	133:600$591
Idem, proveniente de reclamações, por faltas ou extravio	1:371$795
Idem, idem, de reposições	21:458$167
Idem, idem, de restituições	2:245$530
Idem, ás estradas de ferro, pelo trafego mutuo.	278:697$459
Idem, ao fornecedor de fardamentos. . .	293$200
Transporte	31.025:997$335

Transporte	31.025:997$335	
Idem, pelas cauções para garantias de propostas.	37:000$000	
Idem, pelas despezas do trafego. . . .	10$000	
Idem, por indemnizações.	142$724	
Multas restituidas em folhas.	2:944$775	
Pago a A. P. Guedes & C.	10:152$094	
Idem, proveniente de fianças de carregadores.	800$000	
Idem, a Pestana & C.	520$480	
Idem, por conta do supprimento de 80:000$ para despezas de prompto pagamento.	30:741$101	
Conta do pessoal, inclusive a 6ª Divisão Provisoria.	20.278:226$025	
Pago, por conta dos supprimentos para eventuaes	203:993$652	51.590:528$186
Saldo, em 31 de dezembro de 1905.		1.204:414$144
		52.794:942$330

Ou desenvolvidamente quanto ao trimestre addicional:

Entrada:

Saldo, em 31 de dezembro de 1905.		1.204:414$144
Thesouro Federal.	2.500:924$169	
Renda do trafego.	243:613$260	
Conta do pessoal.	867$613	
Renda eventual	1:186$068	
Idem de proprios.	596$494	
Valores em deposito	138$700	
Estradas de ferro em trafego mutuo. . .	15:168$522	
Directoria Geral dos Correios.	6:929$444	
Restituições	68$161	
Transporte	2.769:367$431	1.204:414$144

Transporte	2.769:367$431	1.204:414$144
Indemnizações.	35$500	
Brigada Policial da Capital	1:549$800	
Vencimentos em suspenso	10:712$925	
Pestana & C.	214$000	
Multas por infracção de contratos . . .	200$000	
Deposito central	456$383	
Reposições.	1$455	
Repartição Geral dos Telegraphos . . .	7:539$580	2.790:077$074

Cobrado em folhas de vencimentos, proveniente de descontos:

Fiança da Associação de Auxilios Mutuos .	796$500	
Caixa A. do Movimento	1:226$000	
Imposto sobre vencimentos	22:379$735	
Idem sobre nomeações	1:635$782	
Joia de montepio.	51$600	
Mensalidades de montepio	5:166$020	
Multas.	5:247$291	
Reposições.	3:920$013	
Indemnizações diversas	461$760	
Idem por fornecimentos	14$380	
Idem, idem reclamações.	185$876	
Renda de proprios	625$000	
« Diario Official ».	210$000	
Reforço de fianças	105$828	
Conta de pessoal.	645$779	
Banco dos Funccionarios Publicos . . .	20:135$084	
Associação de Auxilios Mutuos	14:149$200	
Caixa A. Telegraphica	21:064$313	
Sociedade Beneficente de Machinistas . .	10:089$000	
Consignações a diversos	14:916$847	
Indemnização para cavalgadura. . . .	160$000	123:186$008
		4.117:677$226

Sahidas:

Thesouro Federal, inclusive o saldo do exercicio de 1905, de 414:596$292. .	1.224:901$344
Conta de pessoal, inclusive prolongamento, alargamento e elevação da linha. .	2.231:364$949
Reforço de fianças	2:569$902
Associação de Auxilios Mutuos, fianças . .	1:516$500
A mesma associação, de mensalidades . .	25:068$400
Restituições	783$759
Renda arrecadada, de excesso de frete, etc.	2:043$590
Taxa de transporte	67:702$600
A. P. Guedes & C.	4:835$361
Reclamações provenientes de faltas e extravios	431$300
Sociedade Beneficente de Machinistas . .	14:711$000
Vencimentos em suspenso	12:643$946
Estradas de ferro em trafego mutuo. . .	206:148$995
Banco dos Funccionarios Publicos . . .	29:170$321
Cauções para garantia de propostas. . .	64:900$000
Fianças de carregadores	400$000
Consignações a diversos	29.788$200
Pagamento feito por conta do supplemento de 80:000$, aviso n. 1006, de 31 de março de 1905	26:232$078
Brigada Policial da Capital	293$400
Pestana & C.	534$640
Restituição de multas a empregados (feitas em folhas).	735$802
Caixa A. Telegraphica	21:064$313
Multas por infracção de contratos . . .	5:000$000
Imposto do Estado do Rio	20:000$000
Caixa do Movimento.	2:717$000
Transporte	3.995:557$994

Transporte	3.995:557$994	
Imposto do Estado de Minas.	44:147$445	
Reposições.	7:857$127	
Deposito Central	2:630$190	
Indemnização por fardamentos	268$500	
Associação de Auxilios Mutuos, proveniente de multas.	11:728$704	
Pagamentos feitos por conta dos supplementos para eventuaes	49:464$970	4.111:654$330
Saldo transportado para o exercicio de 1906, em documentos		6:022$896
		4.117:677$226

Intendencia

Os serviços a cargo da Intendencia correram regularmente durante o anno de 1905.

A importancia total dos materiaes recebidos por meio de 8.185 notas de entradas, foi de 5.967:007$582 e a dos artigos fornecidos por meio de 16.251 facturas, foi de 6.240:672$040. A differença que se nota para mais nas saliidas é devida á importancia de materiaes que passaram de 1904 para 1905.

Para a remessa dos materiaes fornecidos foram feitos 13.912 despachos de 239.515 volumes com o peso total de 33.662,^{800} kilogrammas.

As compras foram effectuadas pelo contrato annual firmado com 43 commerciantes, pelos contratos especiaes em numero de 51, por 70 cartas de encommenda e por *memoranda*, sendo expedidos 10.146 pedidos.

Foram realizadas 56 concorrencias por editaes, recebendo-se 438 propostas e organizando-se 65 mappas com 162 folhas.

Houve tambem 129 concorrencias parciaes de artigos não incluidos no contrato annual, sendo para esse fim expedidos 789 *memoranda*.

O material importado do estrangeiro e despachado pela Intendencia elevou-se a 184.022.321 kilogrammas.

As contas recebidas e processadas pela Intendencia foram em numero de 2.968:

A officina autographica e typographica, sob a direcção da Intendencia, teve maior desenvolvimento devido á acquisição de uma machina de imprimir « Marinoni » com dois cylindros em 1904 e das machinas de pautar, cortar e numerar, além de outros materiaes necessarios em 1905.

O movimento do archivo da Intendencia foi de 7.570 pedidos originaes recebidos e de 9.862 papeis entrados, dos quaes 2.750 foram archivados, além da expedição de officios e *memoranda* na quantidade total de 3.974 peças.

Carvão Cardiff

Para fornecimento desse combustivel foram firmados dois contratos com The Brazilian Coal Company Limited, o de 12 de janeiro de 60.000 e o de 27 de junho de 70.000 toneladas inglezas; o recebimento, porém, não se limitou a essas 130.000 toneladas (sejam 131.950,000 kilos), tendo sido augmentado quanto ao 1° semestre de 3.153.100 kilos e quanto ao 2° de 13.762.385 kilos, de modo que o total de carvão recebido e distribuido foi igual a 148.865,485 kilos.

Confrontando-se essa quantidade com a que foi recebida durante o anno de 1904 (143.413,060 kilos), observa-se uma differença de 5.452.420 kilos a mais em 1905.

A média da descarga diaria foi de 407 toneladas, tomando-se para divisor os 365 dias do anno, sem desconto dos dias em que a Companhia não trabalhou, e que foram muitos, por falta de carvão, *grèves* de pessoal, máo tempo, etc.

Não seria exaggerado o calculado dessa média em 500 toneladas diarias.

A média de distribuição mensal foi de 12.405,449 kilos de carvão.

Com a distribuição desse material foram empregados durante o anno 7.234 carros, tendo-se effectuado 5.667 despachos, occupando-se ou empregando-se em cada um cinco notas de expedição modelo B 12 e foram extrahidas 2.952 facturas.

Carvão de forja

O contrato para fornecimento desse combustivel foi firmado por Wilson Sons & C.ª em 14 de janeiro e das 1.600 toneladas metricas, que se obrigaram a fornecer, a Estrada só recebeu 1.207.500 kilos até 31 de dezembro.

O material recebido foi distribuido aos depositos da 4ª Divisão, Repartição Geral dos Telegraphos e Residencias, sendo esta ultima divisão a maior consumidora.

O contrato foi executado regularmente, tendo os contratantes satisfeito todos os pedidos com a desejada promptidão.

Carvão coke

O contrato para fornecimento desse material foi firmado por Belmiro Rodrigues & C. em 7 de fevereiro.

Das 300 toneladas metricas contratadas a Estrada só adquiriu 282 para o consumo exclusivo da 4ª Divisão.

Este contrato foi tambem regularmente executado.

Aos 13 dias do mez de fevereiro foi firmado com Norton Megaw & C. um contrato para o fornecimento de quatro locomotivas a quatro eixos conjugados para o serviço da Serra do Mar, de accordo com as especificações que apresentaram

Devido a engano desses contratantes esse material, ao ser despachado na America do Norte, não foi consignado á Estrada, como devia, de modo que aqui chegando não pôde esta despachal-o na Alfandega livre de direitos aduaneiros e aguardando o processo necessario a sanar aquella falta permaneceu nas chatas que o transportaram para terra cêrca de 20 dias.

A esta causa pode-se attribuir os contratantes não terem feito a entrega dentro do prazo legal estabelecido no contrato.

Essas locomotivas só foram recebidas em 27 de abril e o prazo maximo da entrega expirara em 31 de março.

Os 128 volumes de que eram compostas, com o peso bruto de 338.058 kilos, foram baldeados das chatas para os vagões da Estrada e despachados para o deposito de S. Diogo sem o menor accidente.

Aos mesmos Norton Megaw & C., foram encommendadas mais duas locomotivas do typo Baldwin Locomotive Works para o serviço de passageiros, bitola de $1^{m},60$, sendo o prazo da entrega fixado em 4 ou 5 mezes, contados da data da assignatura do contrato.

Essas locomotivas só foram recebidas em 22 de setembro, de modo que ainda desta vez esses fornecedores excederam de quasi 2 mezes aquelle prazo.

O contrato de 9 de junho celebrado com a firma supra referida para fornecimento de sobresalentes para carros, locomotivas, freios, etc. na parte que se refere a esta secção não foi executado dentro do prazo fixado; as ultimas entregas foram feitas nos primeiros dias de janeiro de 1906.

O contrato firmado com M. Lopes da Silva para o fornecimento de 150^{m3},000 de peroba parda em toros ou falcas e 80^{m3},000 de cedro tambem em toros ou falcas, foi executado pela maneira seguinte:

DATA DA ENTREGA		DETALHE	QUANTIDADE	
			em m³	
Junho	12	Peroba parda	60,000.000	
»	30	» »	70,000.000	
Agosto	25	» »	20,000.000	
			150,000.000	em m³
Julho.	29	Cedro em toros.	. . . .	20,000.000
Agosto	14	» » »	. . . .	20,000.000
Setembro	14	» » »	. . . .	6,001.590
»	»	Peroba entregue em logar de cedro, em virtude de ordem da Directoria . .	. . . . ,	33,998.410
Novembro..	11	Peroba adquirida como compra avulsa.	5,671.257	
			155,671.257	80.000.000

Toda a madeira deste contrato foi entregue no deposito do Norte de accordo com o estabelecido.

Aos 14 dias do mez de março foi celebrado contrato com a Société Anonyme des Uzines de Braine Le Comte para fornecimento de 1.800 eixos montados para vagões de diversas series, assumindo a contratante a obrigação de entregar o material no prazo maximo de 8 mezes, obrigação que não cumprio, pois só em janeiro de 1906 completou o fornecimento; todo material entretanto foi escripturado em 1905, como se vê do seguinte quadro:

DATA DA ENTREGA		DETALHE	QUANTIDADE	TOTAL
Maio	16	Eixos montados.	100	
Junho	7	» »	180	
»	16	» »	70	
»	28	» »	170	
Julho.	29	» »	274	
Agosto	11	» »	130	
»	23	» »	115	
Setembro	6	» »	131	
»	25	» »	140	
Outubro	12	» »	110	
Novembro	2	» »	80	
»	6	» »	200	
Dezembro	31	» »	100	1.800
			1.800	1.800

Pelo representante da Société Anonyme des Acieries d'Angleur foi firmado contrato a 23 de março para fornecimento de trilhos e accessorios necessarios ao alargamento da bitola no ramal de S. Paulo, transformação e conservação da linha em diversas Residencias.

Este contrato que fixava o prazo de 5 mezes para a entrega do material, a contar do dia de sua assignatura, teve a 16 de maio um additamento pelo qual aquelle prazo foi ampliado e augmentada a encommenda.

Não obstante este augmento de prazo só em dezembro foi aqui recebida a ultima partida do material.

Até o mez de outubro o embarque desse material na Europa foi feito com intervallos regulares, de modo que o serviço de descarga se fez até aquella época satisfactoriamente, sem atropellos e sem augmento de despeza; em novembro, porém, estiveram em nosso porto 4 vapores com carregamentos de trilhos e accessorios com o peso aproximado de 5.000 toneladas.

Como era de prever, luctou-se nessa occasião com difficuldades para fazer tal descarga dentro do limitado prazo que lhe facultava o contrato de 9 de janeiro celebrado com A. Thum, não tendo podido, apesar de todo esforço e boa vontade, evitar que algumas embarcações ganhassem estadias. Essas estadias, porém, foram insignificantes e pequeno foi o augmento de despeza que acarretaram á Estrada.

Não obstante ter sido excessivo o numero de trilhos e accessorios recebidos para

satisfação desse contrato, em 31 de dezembro todo o material havia sido distribuido.

Trilhos typo C	31.094
Placas de apoio typo C.	156.640
Talas de juncção typo G(pares).	33.232
Grampos typos B.	514.600
Tirefonds typo C.	717.500
Parafusos typo C.	303.450
Parafusos typo A.	10.325
» » a.	50.000
» » b.	50.000
» » 3ª Secção.	20.000
Talas de juncção typo b (pares)	10.096
» » » » 3ª Secção (pares) . . .	2.066
» » » a (pares)	1.145
» » » c (pares)	110
» » » typo f (pares)	135
» » » » j (pares)	74
» » » » e (pares)	150
Arruellas para parafusos typo A	10.000
» » » » C	303.500
» » » » a	50.000
» » » » b	50.000
» » » » 3ª Secção. . . .	20.000

Cruzamentos completos comprehendendo todos os accessorios e agulhas 110.

O peso desse material elevou-se a 16.139.857 kilogrammos.

Com a mesma Société Anonyme des Acieries d'Angleur foram celebrados contratos de 30 de maio, 19 de junho e 18 de setembro: o primeiro e o ultimo para fornecimento de superstructuras metalicas para pontes e viaductos para o ramal de S. Paulo e levantamento da linha na 1ª Residencia do Centro e o outro para fornecimento de columnas e tesouras para cobertura das novas estações dos suburbios.

Os dois primeiros citados não foram cumpridos, pois sendo o prazo fixado para a entrega da encommenda de 4 mezes, para uma parte do material e de 6 mezes para o total, até 31 de dezembro a Estrada só tinha recebido os 7 ponti-

lhões de 6m,50 de vão para o ramal de S. Paulo, material este que constitue apenas uma minima parte da encommenda.

O material do contrato de 19 de junho foi recebido em dezembro.

Este material é classificado no contrato do seguinte modo:

84 tesouras, typo geral.

6 tesouras, typo especial.

168 columnas, typo geral.

12 columnas, typo especial.

Os 776 volumes que perfaziam esse material, foram recebidos, contados e despachados para a 1ª Residencia do Centro.

O seu peso era igual a 97.207 kilogrammas.

A. G. Fontes desta praça firmou contratos de 10 de março e 9 de agosto para fornecimento de 170.000 kilos de estopa branca estrangeira, sendo 70.000 para o 2º semestre e 100.000 para o 1º.

Ambos foram executados não só em relação á quantidade e qualidade do material como tambem em relação ao prazo.

O quadro seguinte indica os dados das entregas parciaes:

DATA DA ENTREGA		DETALHE	QUANTIDADE RECEBIDA — Kilogrammos	TOTAL EM KILOGRAMMOS
Março	22	Estopa de 1ª	23.878	
»	»	» marca 100ª	10.319	
Abril	3	» de 1ª	23.891	
»	»	» marca 100ª	10.280	
Maio	9	» de 1ª	22.231	
»	»	» marca 100ª	9.401	100.000
Junho	17	» de 1ª adquirida como compra avulsa	172	
»	»	Estopa marca 100ª adquirida como compra avulsa	119	219
		Total	100.219	100.219
		Segundo semestre:		
Setembro	28	Estopa de 1ª	15.599	
»	»	» marca 100ª	10.359	
Outubro	16	» de 1ª	15.565	
»	»	» marca 100º	10.422	
Novembro	1	» de 1ª	8.836	
»	»	» marca 100ª	9.219	70.000
			70.000	170.219

Com o mesmo A. G. Fontes foi celebrado o contrato em 7 de fevereiro para fornecimento de 350.000 kilogrammas de creosoto para injecção de dormentes, material que foi recebido e remettido á 5ª Divisão, sendo despachado para a 5ª Residencia em:

Março 24 — 350.000 kilogrammas.

Março 24 — Excesso adquirido como compra avulsa — 1.184 kilogrammas: — total 351.184 kilogrammas.

Para fornecimento de oleos para lubrificação de machinas, cylindros e carros, durante o 1º semestre foram celebrados contratos com as seguintes firmas desta praça:

Behrend Schmidt & C., Guinle & C. e L. Eissengarthen.

Todos esses contratos foram executados mais ou menos com excesso do prazo fixado para a entrega dos materiaes: entre as tres firmas, porém a que mais excedeu esse prazo foi a de Guinle & C.

Guinle & C. e Behrend Schmidt & C., foram ainda os fornecedores desses materiaes durante o 2º semestre; o primeiro firmou contrato em 1 setembro e o segundo em 26 de agosto.

Quanto ao prazo para entrega dos materiaes esses contratos tiveram melhor execução que os tres primeiros.

Os seguintes quadros demonstram as quantidades entregues em diversas datas:

Behrend Schmidt & C.

Oleo para machinas:

		litros
Junho 18	. . . . .	28.763
» »	. . . . .	28.950
Julho 30	. . . . .	2.287
Total	. . . . .	60.000

Behrend Schmidt & C.

Oleo para machinas (2º semestre):

		litros	
Outubro 4	. . . . .	75.776	
» 16	. . . . .	74.224	150.000

Novembro 29. Excesso recebido como compra avulsa . .		2.960
Total.		152.960

Guinle & C.

Oleo para lubrificação de cylindros :

		litros	
Junho 18.	19.438		
Julho 9.	31.316		
» 20.	69.390		
Agosto 22.	29.856	150.000	
Setembro 26.	1.470		
Outubro 4.	13.229		
» 16.	48.798		
» 30.	60.054		
Dezembro 14.	56.449	180.000	
» 31. Excesso recebido como compra avulsa . .		3.586	
Total.		333.586	

Guinle & C.

Oleo para lubrificação de carros :

		litros	
Junho 2	4.352		
» 6	10.180		
» 18	17.781		
Julho 9	12.524		
» 20	15.163		
Agosto 22	10.645		
Outubro 16	17.508		
» 30	11.877	120.000	

Dezembro 31.	Excesso adquirido como compra avulsa . .	4.060
	Total.	124.060

L. Eissengarthen & C.

Oleo para lubrificação de carros (1º semestre). :

		Litros
Julho	20	29.307

O contrato de 17 de abril era de 30.000 litros, o fornecedor só entregou a quantidade acima indicada.

Behrend Schmidt & C.

Oleo para lubrificação de carros (2º semestre)

		Litros
Outubro	4	46.856
»	16	51.801
	Total.	98.657

Behrend Schmidt & C.

Em virtude dos contratos que firmaram em 24 de março e 14 de agosto, foram os fornecedores de 240.000 litros de oleo para producção de gaz durante os dois semestres.

Ambos esses contratos foram executados, como se vê da seguinte demonstração.

Oleo para producção de gaz. (Litros):

		Litros	
Maio	25	1.489	
»	26	3.855	
»	30	1.553	
Junho	10	63.367	
»	25	49.736	120.000
Setembro	6	11.404	
»	23	51.138	
Outubro	28	57.458	120.000
	Total		240.000

Para o consumo do 1° semestre foi celebrado contrato com Gonçalves Campos & para fornecimento de 50.000 kilos de graxa de origem nacional, e para o consumo do 2° semestre um outro para o fornecimento de 85.000 kilos do mesmo material.

Ambos foram executados regularmente.

Graxa de origem nacional:

		Kilos	
Maio	11	12 604	
»	28	37.396	50.000
Junho	30	172	172
Agosto	19	21.636	
»	27	44.002	
Dezembro	15	19.362	85.000
	Total		135.172

Os 172 kilos escripturados em junho foram adquiridos como compra avulsa.

Com a Companhia Edificadora foi celebrado contrato de 17 de maio para reconstrucção de dez carros typo B, transformando-os em typo B D.

Esse material foi entregue directamente ás Officinas do Engenho de Dentro tendo esta Secção se limitado a processar os respectivos pedidos de compra e escriptural-o de entrada e sahida.

Tambem com Trajano Medeiros & C. foi firmado contrato em 12 de maio para reconstrucção de vagões de 50 diversas series.

Como o precedente, este material foi entregue directamente ás Officinas do Engenho de Dentro, como vai indicado no seguinte quadro:

DATA DA ENTREGA	MATERIAL	QUANTIDADE RECEBIDA	TOTAL
Julho 10	Carros da serie O T	12	
» 10	» » » H	10	22
Novembro 14	» » » O T	8	
» »	» » » V	4	
» 18	» » » V	16	28
		50	50

O contrato celebrado com a « The Brazilian Contracts Corporation, Limited », em 5 de junho só foi cumprido com atrazo do prazo fixado para a entrega dos materiaes.

Os ultimos materiaes só foram entregues em janeiro de 1906, a entrada, porém, deu-se em 31 de de dezembro de 1905; como se vê da seguinte relação:

DATA DA ENTRADA	MATERIAL	QUANTIDADE	OBSERVAÇÕES
Julho 30	Injectores Kœrting n. 7	18	
» »	» » » 9	18	
Agosto 5	Grupos de molas elipticas	50	
» 7	» » » helicoidaes	100	
Setembro 16	Aros para rodas raiadas (vagões TV)	50	
Outubro 13	Manilhas para engates de carros	100	
» »	Braçadeiras para caixas de oleo	50	
» »	Barras inferiores para trucks	20	
» »	Columnas dos tirantes dos vagões tubulares	20	
» »	Peças de ferro maleavel	200	
» »	» » » »	100	
» »	» » » »	150	
Novembro 8	Calhas para portas de vagões V	500	
» 9	Aros de aço para rodas cheias	200	
» »	Aros para rodas raiadas T V	50	
Dezembro 31	» » » cheias	99	Entraram em janeiro.
» »	» » » »	1	

Botelho & Oliveira não haviam completado o fornecimento dos 100.000 metros cubicos de jequitibá rosa ou branco que se obrigaram a fornecer pelo contrato de 23 de fevereiro.

Só tinha sido recebido da 4ª Divisão medição de 28 toras com o volume de 62^{m3},016293, não estando nesse total incluido o volume de 15 toros remettidas ultimamente para as Officinas.

O contrato de 23 de fevereiro de Raphael Augusto de Vasconcellos não foi tambem executado.

A medição foi correspondente a um volume igual a 370.000 metros cubicos de peroba e igual a 158^{m3},810141 de cedro, faltando, portanto, para completar o fornecimento 130.000 metros cubicos de peroba e 41^{m3},189859 de cedro.

O contrato firmado por A. Thum para o transporte dos materiaes da Estrada, procedentes do estrangeiro, foi regularmente cumprido.

Durante o anno foram escripturados mediante documentos da 5ª Divisão os seguintes dormentes fornecidos por:

M. Lopes da Silva	73.446
Botelho & Oliveira	92.397
Francisco Santoro	41.000
Antonio Conde	29.960
Virgilio Machado & Moreira	64.034
José de Assumpção Pimenta	1.000
Luiz E. Monteiro de Barros	2.181
Manoel Antonio Pereira	55.670
José Monteiro Bretas	10.000
D. T. de Azevedo	1.000
José Bernardo de Almeida	21.511
Total	392.213

Foram escripturados, isto é, carregados e facturados á 6ª Divisão, tambem mediante documentos por ella fornecidos, os seguintes:

Castro & Rocha	18.469
Francisco Antonio Pinto	9.756
Total	28.225

II

TRAFEGO

I — Movimento

O seguinte quadro demonstra as quantidades das diversas especies de trens em cada uma das secções e ramaes e respectivas médias diarias durante o anno de 1905

SERVIÇOS	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR		MIXTOS	CARGAS	TOTAES EM		DIFFERENÇAS EM 1905	MÉDIAS DIARIAS		DIFFERENÇAS EM 1905
	ORDINARIOS	ESPECIAES	ORDINARIOS	ESPECIAES			1905	1904		1905	1904	
1ª secção	39.312	237	8.760	109	2.190	14.289	64.897	52.748	+12.149	177,8	144,5	+ 33,3
2ª »	. . .	. . .	4.380	81	3.550	5.288	13.299	13.939	— 640	36,4	38,1	— 1,7
3ª »	. . .	. . .	2.190	36	1.460	2.510	6.196	6.746	— 550	16,9	18,4	— 1,5
4ª »	. . .	. . .	2.190	56	1.460	2.652	6.358	6.572	— 214	17,4	18,0	— 0,6
5ª »	. . .	. . .	2.190	33	1.230	2.136	5.589	8.270	— 2 681	15,3	22,6	— 7,3
6ª »	. . .	. . .	. . . .	. .	. . .	276	276	393	— 117	1,0	1,0	=
Ramal de Santa Cruz	6.570	. . .	4.380	45	1.460	2.830	15.285	14.772	+ 513	41,8	40,4	+ 1,4
» » Paracamby.	. . .	. . .	. . . .	20	2.920	. . .	2.940	2.948	— 8	8,0	8,0	=
» » Porto Novo	. . .	. . .	730	21	1.460	7	2.218	2.241	— 23	6,0	6,1	— 0,1
» » S. Paulo . .	. . .	. . .	2.190	58	2.190	4.435	8.872	9.007	— 134	24,3	24,0	+ 0,3
Total na bitola de 1m,60	45.882	237	27.010	459	17.920	34.423	125.931	117.636	+ 8.295	345,0	322,2	+ 22,8
6ª secção	. . .	. . .	730	83	3.650	1.399	5.862	5.446	+ 416	16,0	14,9	+ 1,1
Ramal de Ouro Preto.	. . .	. . .	730	23	1.460	1.042	3.255	2.929	+ 326	8,9	8,0	+ 0,9
» » Bello Horizonte	. . .	. . .	730	27	2.190	. . .	2.947	2.970	— 23	8,0	8,0	=
Ramal de S. Paulo. .	5.840	. . .	2.190	114	1.460	1.271	10.875	10.385	+ 490	29,7	28,4	+ 1,3
Linha Auxiliar . . .	. . .	. . .	. . .	59	1.360	. . .	1.419	1.025	+ 394	3,8	2,8	+ 1,0
Ramal de Angra. . .	. . .	. . .	. . .	33	223	. . .	256	135	+ 121	1,0	1,0	=
» » Lavras . .	. . .	. . .	. . .	31	205	. . .	236	141	+ 95	1.0	1,0	=
Total na bitola de 1m,00	5.840	—	4.380	370	10.548	3.712	24.850	23.031	+ 1.819	68,0	63,0	+ 5,0
Total geral.	51.722	237	31.390	829	28.468	38.135	150.781	140.667	+10.114	413,0	385,3	+ 27,7

Trens-kilometros de diversas especies em cada uma das secções e ramaes no anno de 1905 e respectiva média diaria

SERVIÇOS	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR		MIXTOS	CARGAS	TOTAES EM		DIFFERENÇAS EM 1905	MÉDIAS DIARIAS		DIFFERENÇAS EM 1905
	ORDINARIOS	ESPECIAES	ORDINARIOS	ESPECIAES			1905	1904		1905	1904	
1ª secção	699.692	2.653	367.912	4.220	75.190	329.029	1.478.696	1.323.180	+ 555.516	4.051,2	3.625,1	+ 426,1
2ª »	—	—	201.480	2.625	41.968	241.053	487.126	507.818	— 20.692	1.334,5	1.391,2	— 56,7
3ª »	—	—	197.100	2.548	73.000	224.530	497.178	528.987	— 31.809	1.362,1	1.449,2	— 87,1
4ª »	—	—	175.200	3.546	60.860	214.710	454.316	463.576	— 9.260	1.244,7	1.270,0	— 25,3
5ª »	—	—	343.830	3.656	158.050	507.050	1.012.586	993.544	+ 19.042	2.774,2	2.722,0	+ 52,2
6ª »	—	—	—	—	—	3.036	3.036	4.330	— 1.294	8,3	11,8	— 3,5
Ramal de Santa Cruz	32.850	—	140.160	1.442	49.640	68.182	292.274	341.914	— 49.640	800,7	936,7	— 136,0
» » Paracamby	—	—	—	96	14.600	—	14.696	14.740	— 56	40,2	40,3	— 0,1
» » Porto Novo	—	—	46.720	1.131	93.440	448	141.739	143.088	— 1.349	388,3	392,0	— 10,7
» » S. Paulo	—	—	512.460	7.431	171.550	562.868	1.254.309	1.224.986	+ 29.323	3.436,4	3.356,1	+ 80,3
Total na bitola de 1m,60	732.542	2.653	1.984.862	26.695	738.298	2.150.906	5.635.956	5.546.163	+ 89.793	15.440,9	15.194,4	+ 246,5
6ª secção	—	—	92.710	8.687	479.460	125.993	706.850	631.979	+ 74.871	1.936,5	1.731,1	+ 205,4
Ramal de Ouro Preto	—	—	30.660	966	61.320	3.185	96.131	95.904	+ 227	263,3	262,7	+ 0,6
» » Bello Horizonte	—	—	10.220	378	30.660	—	41.258	41.594	— 336	113,0	113,9	— 0,9
» » S. Paulo	34.440	—	337.260	9.806	179.578	160.292	721.376	734.237	— 12.861	1.976,3	2.011,7	— 35,4
Linha Auxiliar	—	—	—	4.561	171.043	—	175.604	108.567	+ 67.037	480,9	297,4	+ 183,5
Ramal de Angra	—	—	—	1.182	8.976	—	10.158	5.497	+ 4.661	27,8	15,0	+ 12,8
» » Lavras	—	—	—	1.472	9.775	—	11.247	6.357	+ 4.890	30,8	17,4	+ 13,4
Total na bitola de 1m,00	34.440	—	470.850	27.052	940.812	289.470	1.762.624	1.624.135	+ 138.489	4.829,1	4.449,2	+ 379,9
Total geral	766.982	2.653	2.455.712	53.747	1.679.110	2.440.376	7.398.580	7.170.298	+ 228.282	20.270,0	19.643,6	+ 626,4

Quantidade de trens em geral e por especies, e respectivos percursos nos annos de 1905, 1904 e 1903

SERVIÇOS	1905		1904		1903	
	QUANT.	PERCURSO.	QUANT.	PERCURSOS	QUANT.	PERCURSO
Bitola 1m,60:						
Trens de suburbios	45.882	732.512	36.866	627.126	34.798	751.631
» especiaes de suburbios	237	2.653	255	3.081	210	2.086
» de viajantes	10.950	2.017.156	10.180	1.989.204	6.678	1.658.710
» especiaes de viajantes	309	27.943	273	35.731	502	30.354
» mixtos	9.860	730.570	10.216	708.408	11.027	868.886
» de cargas	28.073	2.125.608	25.849	2.125.486	19.860	2.016.612
Total	95.311	5.636.472	83.639	5.489.035	73.075	5.331.282
Bitola 1m,00.						
Trens de suburbios	5.840	35.040	5.596	33.576	5.205	31.236
» especiaes de suburbios	—	—	16	96	112	672
» de viajantes	4.328	470.690	4.392	472.140	3.846	388.614
» especiaes do viajantes	326	27.193	258	22.184	220	19.219
» mixtos	9.714	860.292	8.362	721.317	7.128	552.499
» de cargas	3.714	299.695	4.208	286.823	3.532	284.985
Total	23.922	1.692.910	22.832	1.535.136	20.044	1.277.225
Total geral	119.233	7.329.382	106.471	7.025.172	93.119	6.608.507

Percurso dos carros de viajantes durante o anno de 1905 :

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	DORMITORIO	CORREIO E CHEFE DE TREM	
1ª secção					
Nos trens de suburbios e especiaes .	5.574.631	6.810.082	. . . . .	. . . . .	12.384.713
» » » viajantes e especiaes . .	1.346.508	912.910	216.748	475.616	2.951.782
» » mixtos.	168.670	138.886	. . . . .	. . . . .	307.556
Somma . .	7.089.809	7.861.878	216.748	475.616	15.644.051
2ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes.	716.674	402.454	156.952	326.736	1.632.816
» » mixtos.	48.758	48.752	. . . . .	. . . . .	97.510
Somma . .	795.432	451.206	156.952	326.736	1.730.326
3ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes .	532.022	397.040	148.520	338.850	1.416.432
» » mixtos	84.700	84.700	. . . . .	. . . . .	169.400
Somma . .	616.722	481.740	148.520	338.850	1.585.832
4ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes .	360.950	352.002	127.956	183.660	1.024.578
» » mixtos	64.286	65.878	. . . . .	. . . . .	130.164
Somma . .	425.236	417.880	127.956	183.660	1.154.742
5ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	707.688	687.411	289.826	421.077	2.106.002
» » mixtos	166.279	165.907	. . . . .	. . . . .	332.186
Somma . .	873.967	853.318	289.826	421.077	2.438.188
Ramal de Santa Cruz					
Nos trens de suburbios	262.800	324.100	. . . . .	. . . . .	586.900
» » » viajantes e especiaes .	567.554	566.144	. . . . .	47.584	1.181.282
» » mixtos.	200.402	150.408	. . . . .	. . . . .	350.810
Somma . .	1.030.756	1.040.652	. . . . .	47.584	2.118.992
Ramal do Paracamby					
Nos trens especiaes de viajantes . .	70	. . . . .	. . . . .	. . . . .	70
» » mixtos.	21.920	21.910	. . . . .	. . . . .	43.830
Somma . .	21.990	21.910	. . . . .	. . . . .	43.900
Ramal de Porto Novo					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	94.884	93.512	384	93.440	282.220
» » mixtos	143.128	142.872	. . . . .	. . . . .	286.000
Somma . .	238.012	236.384	384	93.440	568.220
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de viajantes e especiaes.	1.644.356	1.074.408	490.428	827.516	4.036.708
» » mixtos	262.411	262.403	. . . . .	. . . . .	524.814
Somma . .	1.906.767	1.336.811	490.428	827.516	4.561.522
Total na bitola de 1m,60.	12.998.691	12.701.779	1.430.824	2.714.479	29.845.773
6ª secção					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	241.902	213.704	. . . . .	119.044	574.650
» » mixtos	741.812	734.858	. . . . .	152.830	1.629.500
Somma . .	983.714	948.562	. . . . .	271.874	2.204.150

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAL
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	DORMITORIO	CORREIO E CHEFE DE TREM	
Ramal de Ouro Preto					
Nos trens de viajantes e especiaes. .	32.676	30.640	. . . . .	504	63.820
» » mixtos	92.508	92.424	. . . . .	97.002	281.934
Somma . .	125.184	123.064	. . . . .	97.506	345.754
Ramal de Bello Horizonte					
Nos trens de viajantes e especiaes .	21.842	25.476	. . . . .	10.220	58.538
» » mixtos	41.104	40.852	. . . . .	. . . . .	81.956
Somma . .	62.946	67.328	. . . . .	10.220	140.494
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de suburbios e especiaes .	52.440	97.624	. . . . .	. . . . .	150.064
» » de viajantes e especiaes. .	864.470	815.142	. . . . .	307.712	1.987.324
» » mixtos	174.316	174.316	. . . . .	. . . . .	348.632
Somma .	1.091.226	1.087.082	. . . . .	307.712	2.485.020
Linha auxiliar					
Nos trens especiaes de viajantes . .	5.687	2.297	. . . . .	. . . . .	7.984
» » mixtos.	171.699	169.983	. . . . .	. . . . .	341.682
Somma . .	177.386	172.280	. . . . .	. . . . .	349.666
Ramal de Angra					
Nos trens especiaes de viajantes . .	601	1.629	. . . . .	. . . . .	2.230
» » mixtos	9.698	8.924	. . . . .	. . . . .	18.622
Somma . .	10.299	10.553	. . . . .	. . . . .	20.852
Ramal de Lavras					
Nos trens especiaes de viajantes . .	360	2.250	. . . . .	. . . . .	2.610
» » mixtos	9.050	9.050	. . . . .	. . . . .	18.100
Somma . .	9.410	11.300	. . . . .	. . . . .	20.710
Total na bitola de 1m,00. . . .	2.460.165	2.420.169	. . . . .	687.312	5.567.646
Total geral em 1905	15.458.856	15.121.958	1.430.824	3.401.791	35.413.419
» » em 1904	14.639.656	15.059.645	1.464.390	3.415.461	34.579.152
Differença em 1905.	+ 819.190	+ 62.303	— 33.566	— 13.670	+ 834.267

Percurso dos vagões de bagagem, mercadorias, animaes e vasios durante o anno de 1905:

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE						TOTAL
	BAGAGENS	LEITE	MINERIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAES	VASIOS	
1ª secção							
Nos trens de suburbios e especiaes.	1.413.550	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.413.550
» » » viajantes » »	711.147	133.380	. . . .	. . . .	118.818	42.348	1.005.693
» » mixtos	222.386	124	. . . .	863.690	235.246	331.640	1.653.086
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	1.502.408	5.090.712	873.017	2.281.856	9.747.993
Somma. .	2.347.083	133.504	1.502.408	5.954.402	1.227.081	2.655.844	13.820.322
2ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes.	386.853	98.248	. . . .	. . . .	87.936	13.749	586.786
» » mixtos	115.459	46	. . . .	415.837	130.531	119.794	781.667
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	1.125.764	2.955.199	1.071.070	1.606.326	6.758.359
Somma. .	502.312	98.294	1.125.764	3.371.036	1.289.537	1.739.869	8.126.812
3ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes.	391.526	98.280	. . . .	. . . .	46.080	8.074	543.960
» » mixtos	229.260	. . . .	. . . .	791.554	249.988	169.580	1.440.382
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	2.481.060	3.022.769	706.028	2.422.248	8.632.105
Somma. .	620.786	98.280	2.481.060	3.814.323	1.002.096	2.299.902	10.016.447
4ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes.	468.692	86.160	. . . .	. . . .	119.120	5.633	679.605
» » mixtes	120.764	. . . .	. . . .	237.496	171.926	47.746	577.932
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	1.938.720	1.919.275	633.825	1.727.955	6.219.775
Somma. .	589.456	86.160	1.938.720	2.156.771	924.871	1.781.334	7.477.312
5ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes.	644.247	65.612	. . . .	. . . .	151.950	16.510	878.319
» » mixtos	316.194	. . . .	. . . .	1.627.257	335.540	390.137	2.669.128
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	4.484.290	2.772.008	497.518	3.007 527	10.761.343
Somma. .	960.441	65.612	4.484.290	3.799.265	985.008	3.414.174	13.708.790
6ª secção							
Nos trens de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	17.677	. . . .	15.587	33.264
Somma . .	. . . .	. . . .	. . . .	17.677	. . . .	15.587	33.264
Ramal de Santa Cruz							
Nos trens de suburbios e especiaes.	66.202	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	66.202
» » » viajantes » »	276.742	. . . .	. . . .	. . . .	128	14.400	291.270
» » mixtes	127.648	. . . .	. . . .	562.523	117.990	495.970	1.304.131
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	320.402	584.574	656.287	1 561.263
Somma. .	470.592	. . . .	. . . .	882.925	702.692	1.166.657	3.222.866
Ramal de Paracamby							
Nos trens especiaes de viajantes .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	56	56
» » mixtos	15.600	. . . .	. . . .	10.560	1.475	6.325	33.960
Somma. .	15.600	. . . .	. . . .	10.560	1.475	6.381	34.016
Ramal de Porto Novo							
Nos trens de viajantes e especiaes.	74.895	27.136	. . . .	. . . .	27.508	512	130.051
» » mixtos	120.320	. . . .	. . . .	648.433	187.516	417.229	1.373.498
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	10.304	. . . .	216	10.520
Somma. .	195.215	27.136	. . . .	658.737	215.024	417.957	1.514.069

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE						TOTAL
	BAGAGENS	LEITE	MINERIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAES	VASIOS	
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de viajantes e especiaes.	957.854	37.542	. . . .	. . . .	109.700	38.189	1.143.185
» » mixtos	191.308	. . . .	. . . .	1.646.542	558.451	621.506	3.017.807
» » de cargas e especiaes .	. . . .	145.316	. . . .	5.301.802	2.900.339	6.525.962	12.885.419
Somma. .	1.149.162	182.758	. . . .	6.948.344	3.577.490	5.188.357	17.046.411
Total na bitola de 1m,60. .	6.850.647	691.747	11.232.242	27.611.040	9.925.274	18.686.052	75.000.009
6ª secção							
Nos trens de viajantes e especiaes	119.266	. . . .	. . . .	. . . .	254	1.966	121.486
» » mixtos	808.584	. . . .	. . . .	2.284.809	928.692	997.201	5.019.285
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	2.023.899	292.778	882.432	3.109.109
Somma. .	927.850	. . . .	. . . .	4.308.708	1.221.724	1.881.599	8.249.881
Ramal de Ouro Preto							
Nos trens de viajantes e especiaes.	61.180	. . . .	. . . .	. . . .	168	538	61.886
» » mixtos	89.541	. . . .	. . . .	97.807	5.522	48.803	241.676
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	25.775	1.350	15.511	42.636
Somma. .	150.721	. . . .	. . . .	123.582	7.040	64.852	346.198
Ramal de Bello Horizonte							
Nos trens de viajantes e especiaes.	10.416	. . . .	. . . .	. . . .	84	144	10.644
» » mixtos	61.082	. . . .	. . . .	82.980	19.053	47.194	210.312
Somma. .	71.498	. . . .	. . . .	82.980	19.110	47.338	220.956
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de suburbios e especiaes.	70.080	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	70.080
» » » viajantes » »	440.948	. . . .	. . . .	. . . .	9.476	15.806	466.209
» » mixtos	461.886	. . . .	. . . .	2.000.393	688.408	410.240	3.572.927
» » de cargas e especiaes .	. . . .	. . . .	. . . .	2.269.759	167.470	1.194.397	3.618.626
Somma. .	975.914	. . . .	. . . .	4.269.152	865.324	1.617.443	7.727.833
Linha Auxiliar							
Nos trens especiaes de viajantes .	262	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	262
» » mixtos	128.818	. . . .	. . . .	635.246	39.966	248.207	1.052.237
Somma. .	129.080	. . . .	. . . .	635.246	39.966	248.207	1.052.499
Ramal do Angra							
Nos trens mixtos	3.735	. . . .	. . . .	30.503	13.848	12.787	60.873
Somma. .	3.735	. . . .	. . . .	30.503	13.848	12.787	60.873
Ramal de Lavras							
Nos trens mixtos	2.754	. . . .	. . . .	36.843	13.766	7.610	60.973
Somma. .	2.754	. . . .	. . . .	36.843	13.766	7.610	60.973
Total na bitola de 1m,00. . .	2.261.555	. . . .	. . . .	9.487.014	2.090.808	3.879.836	17.719.213
Total em 1905	9.112.202	691.744	11.232.242	37.101.054	12.016.082	22.565.898	92.719.222
» » 1904	8.318.021	589.770	10.881.545	33.378.595	11.552.998	21.113.776	85.824.705
Differença em 1905	+ 791.181	+ 101.974	+ 1.350.697	+ 3.722.459	+ 463.084	+ 1.452.122	+ 6.894.517

Percurso dos trens, carros e vagões e composição média, durante o anno de 1905

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
1ª secção			
Nos trens de suburbios e especiaes	13.798.263	702.345	19,6
» » de viajantes e especiaes	3.957.475	372.132	10,6
» » mixtos	1.960.642	75.190	26,0
» » de cargas e especiaes	9.747.993	329.029	29,6
Somma	29.464.373	1.478.696	19,9
2ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	2.219.602	204.105	10,8
» » mixtos	879.177	41.968	20,9
» » de cargas e especiaes	6.758.359	241.053	28,0
Somma	9.857.138	487.126	20,2
3ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	1.960.392	199.648	9,8
» » mixtos	1.609.782	73.000	22,0
» de cargas e especiaes	8.032.105	224.530	35,7
Somma	11.602.279	497.178	23,3
4ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	1.704.183	178.746	9,5
» » mixtos	708.096	60.860	11,6
» » de cargas e especiaes	6.219.775	214.710	28,9
Somma	8.632.054	454.316	19,0
5ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	2.984.321	347.486	8,5
» » mixtos	2.401.314	158.050	15,1
» » de cargas e especiaes	10.761.343	507.050	21,2
Somma	16.146.978	1.012.586	15,9
6ª secção			
Nos trens de cargas especiaes	33.264	3.036	10,9
Somma	33.264	3.036	10,9
Ramal de Santa Cruz			
Nos trens de suburbios e especiaes	653.102	32.850	19,8
» » » viajantes e especiaes	1.472.552	141.602	10,3
» » mixtos	1.654.911	49.640	33,3
» » de cargas e especiaes	1.561.263	68.182	22,8
Somma	5.341.858	292.274	18,2
Ramal de Paracamby			
Nos trens especiaes de viajantes	126	96	1,3
» » mixtos	77.790	14.600	5,3
Somma	77.916	14.696	5,3

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
Ramal de Porto Novo			
Nos trens de viajantes e especiaes	412.271	47.851	8,6
» » mixtos	1.659.498	93.440	17,7
» » de cargas e especiaes	10.520	448	23,4
Somma	2.082.289	141.739	14,6
Ramal de S. Paulo			
Nos trens de viajantes e especiaes	5.179.893	519.891	9,9
» » mixtos	3.512.621	171.550	20,6
» » de cargas e especiaes	12.835.119	562.868	22,8
Somma	21.607.633	1.254.309	17,2
Total na bitola de 1m,60	104.845.782	5.635.956	18,6
6ª secção			
Nos trens de viajantes e especiaes	696.133	101.397	6,8
» » mixtos	6.648.786	479.460	13,8
» » de cargas e especiaes	3.109.109	125.993	24,6
Somma	10.454.031	706.850	14,7
Ramal de Ouro Preto			
Nos trens de viajantes e especiaes	125.706	31.626	3,9
» » mixtos	523.610	61.320	8,3
» » de cargas e especiaes	42.636	3.185	13,3
Somma	691.952	96.131	7,3
Ramal de Bello Horizonte			
Nos trens de viajantes e especiaes	69.182	10.598	6,5
» » mixtos	292.268	30.660	9,5
Somma	361.450	41.258	8,7
Ramal de S. Paulo			
Nos trens de suburbios e especiaes	220.144	34.440	6,3
» » de viajantes »	2.453.524	347.066	7,1
» » mixtos	3.921.559	179.578	21,8
» » de cargas e especiaes	3.618.626	160.292	22,5
Somma	10.213.853	721.376	14,1
Linha Auxiliar			
Nos trens especiaes de viajantes	8.246	4.561	1,8
» » mixtos	1.393.919	171.043	8,1
Somma	1.402.165	175.604	7,9

SERVIÇOS	PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
Ramal de Angra			
Nos trens especiaes de viajantes	2.230	1.182	1,8
» » mixtos	79.495	8.976	8,8
Somma	81.725	10.158	8,0
Ramal de Lavras			
Nos trens especiaes de viajantes	2.610	1.472	1,7
» » mixtos	79.073	9.775	8,0
Somma	81.683	11.247	7,2
Total na bitola de 1m,00	23.286.859	1.762.624	13,2
Nos trens de suburbios e especiaes em 1905	11.671.509	769 635	19,0
» » » » » » » 1904	11.171.666	633 879	21,3
Differença em 1905	+ 499.843	+ 105.756	4,7
Nos trens de viajantes e especiaes em 1905	23.248.449	2.509.459	9,2
» » » » » » » 1904	22.811.906	2.520.952	9,0
Differença em 1905	+ 436.543	— 11.493	3,7
Nos trens mixtos em 1905	27.432.571	1.679.110	16,3
» » » » 1904	22.892.417	1.471.433	15,5
Differença em 1905	+ 4.540.154	+ 207.677	21,8
Nos trens de cargas e especiaes em 1905	62.780.112	2.410.376	25,7
» » » » » » » 1904	60.527.878	2.514.034	24,0
Differença em 1905	+ 2.252.234	— 73.658	17,3
Total geral em 1905	128.132.641	7.398.580	16,7
» » » 1904	120.103.867	7.170.298	30,5
Differença » 1905	+ 7.728.774	+ 228.282	33,8

Utilisação dos trens e dos carros no transporte de viajantes

SERVIÇOS		QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS			QUANTIDADE DE VIAJANTES POR KILOMETRO		
		Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
BITOLA LARGA							
Pagando, suburbios. . . .	1ª classe	8[illegible].456	8[illegible].000	+ 6.5[illegible]	14.297.278	12.345.627	+ 1.951.651
» interior	» »	260.200	167.007	+ 93.193	20.532.289	11.582.901	+ 8.949.388
» suburbios. . . .	2ª »	2.396.34[illegible]	2.308.032	+ 88.310	40.131.330	36.079.379	+ 4.054.9[illegible]1
» interior	» »	1.036.412	675.396	+ 361.016	48.508.205	38.738.851	+ 9.769.1[illegible]4
» suburbios ida e volta	1ª »	2.837.856	2.490.954	+ 346.902	52.152.766	36.211.281	+ 15.941.485
» interior, ida e volta e excursão. . .	» »	113.38[illegible]	107.799	+ 5.587	21.490.692	18.341.470	+ 3.149.222
» suburbios, ida e volta	2ª »	5.717.960	5.360.702	+ 357.26[illegible]	85.839.398	69.689.126	+ 16.150.272
Por conta do Governo, suburbios.	1ª »	291.595	541.163	— 249.568	5.999.650	13.664.615	— 7.664.965
Por conta do Governo, interior.	» »	9.[illegible]09	14.054	— 4.845	1.794.723	3.451.055	— 1.656.3[illegible]3
Por conta do Governo, suburbios.	2ª »	1.5[illegible]6	99.171	+ 26.075	2.750.010	1.803.10[illegible]	+ [illegible]46.907
Por conta do Governo, interior	» »	5.745	46.633	— 40.888	1.6[illegible]0.953	12.827.095	— 11.206.142
Por conta dos Estados, suburbios.	1ª »	36	438	402	1.918	8.1[illegible]8	— 6.230
Por conta dos Estados, interior.	» »	6.309	7.570	— 1.2[illegible]1	910.955	1.052.634	— 141.679
Por conta dos Estados, suburbios.	2ª »	87	81	+ 6	4.567	4.374	+ 193
Por conta dos Estados, interior.	» »	1[illegible].353	14.188	835	2.240.650	2.560.536	— 319.886
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	1ª »	74.868	33.282	+ 41.586	1.123.0[illegible]	299.547	+ 823.473
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	2ª »	146.8[illegible]0	114.103	+ 32.747	2.292.750	1.025.927	+ 1.475.823
Coupons, reducção de 75 %, suburbios.	1ª »	637.936	531.077	+ 106.859	9.651.715	7.595.533	+ 2.056.182
Coupons, reducção de 75 %, suburbios.	2ª »	9[illegible].482	790.929	+ 135.553	14.205.1[illegible]5	11.586.903	+ 2.618.222
Passes, reducção de 25 %, suburbios.	1ª »	729.050	579.700	+ 149.350	10.935.750	5.217.300	+ 5.718.450
Passes, reducção de 25 %. suburbios.	2ª »	2.732.490	2.226.800	+ 505.690	41.[illegible]1.[illegible]00	20.011.200	+ 21.180.090
Operarios, suburbios . . .	» »	360	780	— 420	5.400	11.700	6.300
Gratis »	1ª »	2.641	3.201	— 560	81.595	90.555	8.960
» interior	1ª »	2.133	1.551	+ 582	616.471	500.941	+ 115.530
» suburbios. . . .	2ª »	57.8[illegible]	2.230	+ 25.616	473.577	59.3[illegible]8	+ 414.[illegible]19
» interior	» »	1.674	1.870	— 196	575.161	537.519	+ 38.642
Em serviço da estrada, suburbios	1ª »	102.505	80.615	+ 21.890	1.956.251	1.373.512	+ 582.739
Em serviço da estrada, interior	» »	38.617	33.758	+ 4.859	5.362.136	4.693.818	+ 668.318
Em serviço da estrada, suburbios	2ª »	60.225	34.859	+ 25.366	882.269	630.682	+ 251.587
Em serviço da estrada, interior	» »	100.183	105.901	— 5.718	8.257.593	6.602.138	+ 1.655.455
Passes com reducção de 75 %, interior	1ª »	7.634	6.227	+ 1.407	1.113.568	941.572	+ 201.996
Passes com reducção de 75 %, interior	2ª »	12.486	20.374	— 7.888	1.155.168	1.164.736	9.568
Total da bitola larga. . . .		19.260.178	17.255.345	+ 2 023.833	398.158.343	320.734.137	+ 77.424.206
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO							
Pagando, simples, suburbios	1ª classe	3.358	6.212	— 2.854	[illegible]0.228	37.40[illegible]	17.175
» » interior .	» »	17.131	22.251	5.120	1.439.898	2.[illegible]05.542	— 965.614
» » suburbios	2ª »	97.439	107.488	10.049	592.763	654.625	61.262
» » interior .	» »	96.646	169.438	72.792	5.775.347	9.522.721	— 3.747.3[illegible]7
» ida e volta e excursão, interior. . .	1ª »	28.352	26.760	+ 1.592	2.001.7[illegible]	4.101.270	— 1.9[illegible]
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	» »	1.714	1.548	+ 166	10.281	9.258	+ 9[illegible]
Coupons, multa de 50 %, suburbios.	2ª »	26.199	30.360	— 4.161	157.194	182.160	— 24.[illegible]
Por conta do Governo, interior.	1ª »	1.096	3.647	— 2.551	98.52[illegible]	527.80[illegible]	— 429.275
Por conta do Governo, interior.	2ª »	654	1.265	— 611	60.751	194.098	— 133.347

SERVIÇOS		QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS			QUANTIDADE DE VIAJANTES POR KILOMETRO		
		Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
Por conta dos Estados, interior.	1ª classe	1.223	1.740	— 517	104.414	228.106	— 123.692
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	3.920	6.003	— 2.083	222.736	647.131	— 424.395
Reducção de 75 %, interior.	1ª »	621	462	+ 159	47.807	51.159	— 3.352
» » » » »	2ª »	509	1.096	— 587	35.136	107.520	— 72.384
Gratis, interior	1ª »	388	81	+ 307	35.649	12.148	+ 23.501
» »	2ª »	798	270	+ 528	72.658	41.263	+ 31.395
Em serviço da estrada, interior	1ª »	3.016	3.360	— 344	115.388	265.239	— 149.851
Em serviço da estrada, interior	2ª »	5.075	2.606	+ 2.469	329.177	223.645	+ 105.532
Total da bitola estreita de S. Paulo. .		288.139	384.587	— 96.448	11.722.774	19.213.498	— 7.490.724
BITOLA ESTREITA DE MINAS							
Pagando, simples, interior .	1ª classe	28.160	32.162	— 4.002	1.454.133	1.679.289	— 225.156
» » » .	2ª »	199.521	216.080	— 16.559	7.240.250	7.678.035	— 437.785
» ida e volta e excursão, interior	1ª »	12.570	13.468	— 898	1.191.243	1.207.553	— 16.310
Reducção de 75 % interior .	» »	1.080	1.308	— 228	63.107	158.555	— 94.448
» » » » » .	2ª »	1.733	4.808	— 3.075	172.035	433.281	— 261.246
Por conta do Governo, interior.	1ª »	489	713	— 224	52.069	80.185	— 28.116
Por conta do Governo, interior.	2ª »	156	246	— 90	19.976	34.046	— 14.070
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	3.207	3.655	— 448	380.885	418.769	— 37.884
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	8.024	8.344	— 320	966.005	958.142	+ 7.863
Gratis, interior	1ª »	104	148	— 44	14.331	17.122	— 2.791
» »	2ª »	174	557	— 383	26.396	60.017	— 33.621
Em serviço da estrada, interior.	1ª »	6.370	5.343	+ 1.027	454.727	413.681	+ 41.046
Em serviço da estrada, interior.	2ª »	11.304	7.203	+ 4.101	1.355.604	995.832	+ 359.772
Total da bitola estreita de Minas .		272.892	294.035	— 21.143	13.391.761	14.134.513	— 742.752
BITOLA ESTREITA DA LINHA AUXILIAR							
Pagando, simples, interior .	1ª classe	5.064	3.699	+ 1.365	127.627	101.619	+ 26.008
» » » . .	2ª »	32.832	15.199	+ 17.633	683.770	404 509	+ 279.261
» ida e volta, interior.	1ª »	38	32	+ 6	1.296	1.680	— 384
Reducção de 75 % » .	» »	38	35	+ 3	1.512	1.158	+ 354
» » » » » .	2ª »	217	249	— 32	12.855	14.052	— 1.197
Por conta do Governo, interior.	1ª »	212	133	+ 79	6.676	4.415	+ 2.261
Por conta do Governo, interior.	2ª »	—	2	2	—	208	— 208
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	28	20	+ 8	508	368	+ 140
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	17	4	+ 13	686	76	+ 610
Em serviço da estrada, interior	1ª »	667	639	+ 28	36.638	37.196	— 558
Em serviço da estrada, interior	2ª »	2.534	854	+ 1.680	184.497	35.314	+ 149.183
Total da bitola estreita da linha auxiliar .		41.647	20.866	+ 20.781	1.056.065	600.595	+ 455.470
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE ANGRA							
Pagando simples, interior .	1ª classe	164	77	+ 87	5.211	2.361	+ 2.850
» » » .	2ª »	3.663	1.633	+ 2.030	87.632	41.463	+ 46.169
» ida e volta, interior.	1ª »	12	2	+ 10	516	86	+ 430
Reducção de 75 %, » .	1ª »	2	—	+ 2	86	—	+ 86
» » » » » .	2ª »	1	4	— 3	43	145	— 102
Por conta do Governo, interior.	1ª »	—	8	— 8	—	344	— 344
Por conta do Governo, interior.	2ª »	—	3	— 3	—	129	— 129
Por conta dos Estados, interior.	1ª »	5	—	+ 5	80	—	+ 80
Por conta dos Estados, interior.	2ª »	28	12	+ 16	961	516	+ 445
Em serviço da estrada, interior.	1ª »	105	4	+ 101	1.707	172	+ 1.535
Em serviço da estrada, interior	2ª »	606	13	+ 593	26.004	585	+ 25.419
Total da bitola estreita do ramal de Angra		4.586	1.756	+ 2.830	122.240	45.801	+ 76.439

SERVIÇOS		QUANTIDADE DE VIAJANTES TRANSPORTADOS				QUANTIDADE DE VIAJANTES POR KILOMETRO			
		Em 1905	Em 1904		Differenças em 1905	Em 1905	Em 1904		Differenças em 1905
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE LAVRAS									
Pagando, simples, interior .	1ª classe	232	160	+	72	6.127	4.204	+	1.923
» » » .	2ª »	3.583	1.829	+	1.754	94.235	51.045	+	43.190
» ida o volta, interior	1ª »	22	4	+	18	662	138	+	524
Reducção de 75 %, » .	1ª »	19	—	+	19	582	—	+	582
» » » » » .	2ª »	3	11	—	8	114	398	—	284
Por conta do Governo, interior	1ª »	2	6	—	4	48	144	—	96
Por conta do Governo, interior.	2ª »	—	—		—	—	—		—
Por conta dos Estados, interior	1ª »	4	1	+	3	180	45	+	135
Por conta dos Estados, interior	2ª »	16	—	+	16	551	—	+	551
Em serviço da estrada, interior	1ª »	110	3	+	107	4.803	75	+	4.728
Em serviço da estrada, interior	2ª »	619	7	+	612	33.113	294	+	32.819
Total da bitola estreita do ramal de Lavras		4.610	2.021	+	2.589	140.415	56.343	+	84.072
Total geral		19.872.052	17.939.610	+	1.932.442	424.591.598	354.784.887	+	69.806.711

SERVIÇOS		Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
BITOLA LARGA				
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria.	Café	271,79	268,11	+ 3,68
	Minerio	462,00	462,00	462,00
	Diversos, inclusive animaes o vehiculos	186,88	170,45	+ 16,43
	Total	234,80	222,76	+ 12,04
Percurso dos trens mixtos e de cargas		2.889.204	2.891.174	— 1.970
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos.	Carregados	49.463.300	46.536.413	+ 2.926.887
	Vasios	18.686.062	17.993.642	+ 692.420
	Total	68.149.362	64.530.055	+ 3.619.307
Numero médio de toneladas por trem-kilometro		103,10	100,82	+ 2,28
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro.	Carregados	6,02	6,28	— 0,26
	Carregados e vasios	4,37	4,51	— 0,14
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total		27,41	27,88	— 0,46
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)		46,01	47,55	— 1,54
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO				
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria.	Café	92,00	142,82	— 50,82
	Diversos, inclusive animaes e vehiculos	69,02	84,44	— 19,42
	Total	70,32	90,92	— 20,60
Percurso dos trens mixtos e de cargas		339.870	354.420	— 14.550
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos.	Carregados	5.134.476	4.476.817	+ 657.659
	Vasios	1.617.443	1.289.916	+ 327.527
	Total	6.751.919	5.762.733	+ 989.186
Numero médio de toneladas por trem-kilometro		39,46	46,96	— 7,50
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro	Carregados	2,61	3,71	— 1,10
	Carregados e vasios	1,98	2,88	— 0,90
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total		23,95	22,36	+ 1,59
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)		39,73	58,40	— 18,67
BITOLA ESTREITA DE MINAS				
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria.	Café	117,33	115,50	+ 1,83
	Diversos, inclusive animaes e vehiculos	95,05	64,74	+ 36,31
	Total	95,39	65,79	+ 29,60
Percurso dos trens mixtos e de cargas		700.618	613.803	+ 86.815
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos.	Carregados	5.673.174	4.765.076	+ 908.098
	Vasios	1.993.789	1.634.316	+ 359.473
	Total	7.666.963	6.399.392	+ 1.267.571
Numero médio de toneladas por trem-kilometro		22,94	22,21	+ 0,73
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro.	Carregados	2,83	2,86	— 0,03
	Carregados e vasios	2,09	2,13	— 0,04
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total		26,00	25,52	+ 0,48
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)		41,94	42,93	— 0,99

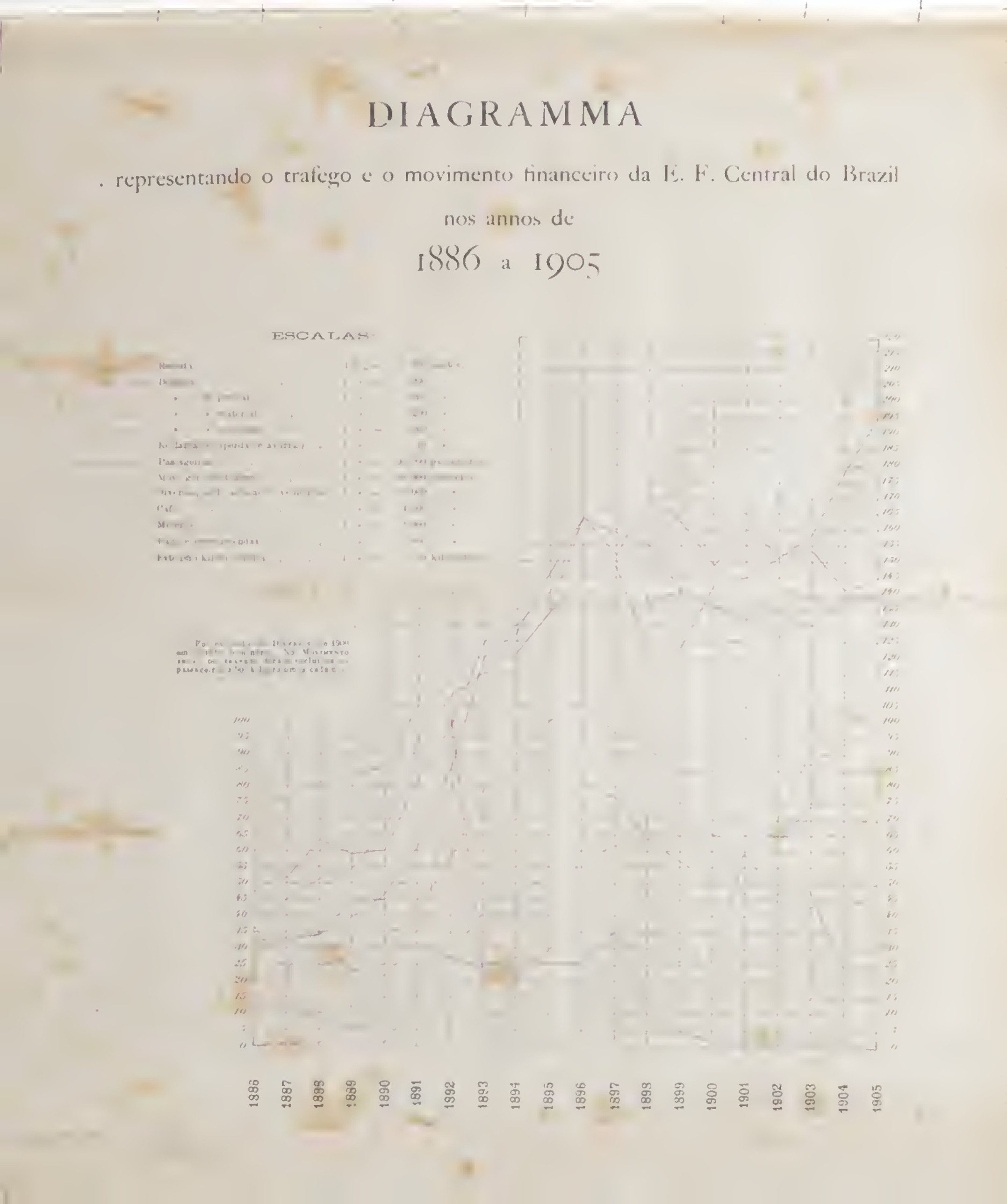
SERVIÇOS	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
BITOLA ESTREITA DA LINHA AUXILIAR			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Café	136,82	139,77	— 2,94
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Diversos, inclusive animaes e vehiculos	102,37	67,65	+ 34,72
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Total	104,64	74,24	+ 30,40
Percurso dos trens mixtos e de cargas	171.043	105.508	+ 65.525
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Carregados	675.212	574.541	+ 100.671
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Vasios	248.207	187.593	+ 60.614
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Total	923.419	762.134	+ 161.295
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	13,11	11,34	+ 1,77
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados	3,32	2,08	+ 1,24
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados e vasios	2,42	1,57	+ 0,85
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total	26,87	24,60	+ 2,27
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)	48,57	31,42	+ 17,15
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE ANGRA			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Café	23,52	22,41	+ 1,11
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Diversos, inclusive animaes e vehiculos	24,77	26,43	— 1,66
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Total	24,55	25,71	— 1,16
Percurso dos trens mixtos e de cargas	8,976	4.831	+ 4.145
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Carregados	44.351	18.016	+ 26.335
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Vasios	12.787	3.393	+ 9.394
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Total	57,138	21.409	+ 35.729
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	4,83	5,92	— 1,09
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados	0,97	1,58	— 0,61
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados e vasios	0,75	1,33	— 0,58
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total	22,37	15,70	+ 6,67
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)	15,19	26,72	— 11,53
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE LAVRAS			
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Café	31,13	31,79	— 0,66
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Diversos, inclusive animaes e vehiculos	27,21	34,13	— 6,92
Percurso kilometrico médio de uma tonelada de mercadoria. — Total	27,72	33,71	— 5,99
Percurso dos trens mixtos e de cargas	9.775	5.721	+ 4.054
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Carregados	50.609	22.045	+ 28.564
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Vasios	7.610	4.916	+ 2.694
Percurso dos vagões no transporte de mercadorias, inclusive animaes e vehiculos. — Total	58.219	26.961	+ 31.258
Numero médio de toneladas por trem-kilometro	10,01	13,03	— 3,02
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados	1,93	2,92	— 0,99
Numero médio de toneladas por vagão-kilometro. — Carregados e vasios	1,68	2,39	— 0,71
Relação por cento entre o percurso dos vagões vasios e o total	13,07	17,86	— 4,79
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade média dos vagões (carregados e vasios)	32,62	47,89	— 15,27

DIAGRAMMA

. representando o trafego e o movimento financeiro da E. F. Central do Brazil

nos annos de

1886 a 1905



Quantidade, percursos e productos de viajantes, bagagens, encommendas e mercadorias, com exclusão dos transportes gratis e em serviço da Estrada:

SERVIÇOS		TONELADAS EMBARCADAS	TONELADAS KILOMETRO	PRODUCTOS
Viajantes, suburbios	1ª classe	2.709.434	47.096.304	3.186:042$210
	2ª »	6.084.725	93.556.430	
	Total	8.794.159	140.652.734	
» interior	1ª classe	247.754	26.730.607	5.106:380$550
	2ª »	709.959	34.449.099	
	Total	957.713	61.179.706	
Bagagens	Suburbios	7.506	112.670	434:609$505
	Interior	1.807	393.645	
Encommendas	Suburbios	17.620	537.668	1.636:020$025
	Interior	44.226	8.791.749	
Café		109.815	27.134.664	3.211:227$175
Minerio		191.899	88.657.338	1.120:671$830
Mercadorias diversas		942.457	131.464.668	11.311:056$835
Animaes		97.351	23.872.522	1.078:276$310
Vehiculos		348	32.897	6:846$080
Total geral		11.164.901	485.830.261	27.091:140$520

Nota—Neste quadro são totalisadas as quantidades de toneladas embarcadas em cada uma das bitolas.
Os viajantes foram calculados á razão de 500 kilogrammas cada um.

Quantidade de café transportado e producto médio de tonelada de mercadorias despachada em cada um dos vinte annos de 1886 a 1905:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO — METROS	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	QUANTIDADE DE CAFÉ TRANSPORTADO — Kilogrammas	DIFFERENÇAS POR CENTO NA QUANTIDADE DO CAFÉ		PRODUCTO MÉDIO DA TONELADA DE MERCADORIA DESPACHADA
				Para mais	Para menos	
1886	735.570	1,47	142.331.668	—	17,32	19$644
1887	765.107	4,09	90.946.000	—	36,10	16$861
1888	807.194	5,41	140.708.000	54,71	—	14$834
1889	828.467	2,63	92.071.000	—	34,55	10$126
1890	855.363	3,24	82.302.000	—	10,61	18$060
1891	1.053.829	23,20	123.908.000	50,55	—	11$971
1892	1.120.000	6,28	106.245.000	—	14,25	14$770
1893	1.147.038	2,41	97.801.702	—	7,94	12$167
1894	1.155.633	0,75	108.585.074	11,02	—	18$440
1895	1.179.774	2,08	98.863.757	—	8,95	15$068
1896	1.203.380	2,00	101.669.472	2,83	—	17$199
1897	1.222.396	1,58	139.202.000	36,91	—	18$403
1898	1.222.475	—	102.265.167	—	26,53	21$227
1899	1.241.580	1,56	104.948.000	2,69	—	20$914
1900	1.241.580	1,20	104.894.000	—	0,05	17$310
1901	1.257.714	—	236.855.868	125,80	—	22$716
1902	1.257.714	—	189.584.422	—	19,95	20$175
1903	1.430.546	13,70	193.726.160	2,18	—	18$184
1904	1.580.389	10,47	93.644.661	—	51,14	17$206
1905	1.616.352	2,27	94.289.422	0,68	—	16$259

Utilisação dos trens e dos vagões no transporte de mercadorias, animaes e vehiculos :

SERVIÇOS	TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
BITOLA LARGA						
Café	94.299	93.645	+ 654	25.629.954	25.107.644	+ 522.310
Minerio	191.899	216.463	— 24.564	88.657.338	100.005.906	— 11.348.568
Mercadorias diversas, pagando frête	625.571	699.822	— 74.251	109.654.327	108.743.643	+ 914.684
Idem idem, por conta do Governo	5.606	4.890	+ 716	1.769.067	810.975	+ 958.092
Idem idem, por conta dos Estados	266	361	— 95	63.212	139.257	— 76.045
Idem idem, gratis	147	449	— 302	45.836	47.535	— 1.699
Idem idem, em serviço da Estrada	97.129	49.194	+ 47.935	23.397.514	9.829.507	+ 13.568.007
Carvão mineral, em serviço da Estrada	166.214	164.277	+ 1.937	26.095.598	25.791.489	+ 304.109
Animaes, pagando frête — 1ª classe, cavallares	1.585	2.551	— 966	214.577	428.330	— 213.753
Animaes, pagando frête — 2ª » vaccuns	75.450	68.551	+ 6.899	20.612.526	19.109.192	+ 1.503.334
Animaes, pagando frête — 3ª » carneiros	1.658	1.670	— 12	39.239	131.058	— 91.819
Animaes, pagando frête — 3ª » porcos	7.428	5.440	+ 1.988	1.561.735	1.247.602	+ 314.133
Animaes, pagando frête — 3ª » diversos	1.009	918	+ 91	99.833	66.092	+ 33.741
Animaes, por conta do Governo, cavallares	97	14	+ 83	9.047	830	+ 8.217
Idem, gratis	3	8	— 5	839	2.176	— 1.337
Idem por conta dos Estados, cavallares	57	32	+ 25	21.074	6.350	+ 14.724
Idem em serviço da Estrada, idem	8	6	+ 2	1.509	926	+ 583
Vehiculos, pagando frête, 1ª classe	86	73	+ 13	13.492	8.098	+ 5.394
Idem, idem de 2ª classe	130	130	—	8.014	10.776	— 2.762
Idem, por conta do Governo, 1ª classe	19	7	+ 12	2.356	817	+ 1.539
Idem, idem dos Estados, 1ª classe	3	4	— 1	327	171	+ 156
Idem, gratis	3	—	+ 3	159	—	+ 159
Idem, em serviço da Estrada, 2ª classe	34	44	— 10	10.928	13.630	— 2.702
Total na bitola larga	1.268.701	1.308.549	— 39.848	297.905.499	291.502.004	+ 6.403.495
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO						
Café	10.768	8.387	+ 2.381	990.656	1.197.907	— 207.251
Mercadorias diversas, pagando frête	151.679	154.750	— 3.071	10.437.371	14.107.783	— 3.670.412
Idem idem, por conta do Governo	399	275	+ 124	36.708	42.245	— 5.537
Idem, dos Estados	66	41	+ 25	5.949	6.080	— 131
Idem, gratis	61	29	+ 32	5.612	4.320	+ 1.292
Idem, em serviço da Estrada	20.602	13.752	+ 6.850	1.289.870	482.432	+ 807.438
Animaes, pagando frête — 1ª classe, cavallares	286	504	+ 218	24.508	70.435	— 45.927
Animaes, pagando frête — 2ª » vaccuns	3.392	2.751	+ 641	307.078	357.683	— 50.605
Animaes, pagando frête — 3ª » carneiros	36	45	— 9	2.883	5.820	— 2.937
Animaes, pagando frête — 3ª » porcos	3.168	2.162	+ 1.006	289.859	332.134	— 42.275
Animaes, pagando frête — 3ª » diversos	165	137	+ 28	12.444	14.220	— 1.776

SERVIÇOS	TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
Animaes por conta dos Estados, cavallares	38	16	+ 22	3.526	2.524	+ 1.002
Idem gratis, cavallares	1	5	— 4	277	831	— 554
Idem em serviço da Estrada, idem. . .	—	1	— 1	—	162	— 162
Vehiculos pagando fréte de 1ª classe . .	21	22	+ 2	2.071	2.893	— 822
Idem idem de 2ª classe	10	36	— 26	550	4.303	— 3.753
Idom por conta do Governo, de 2ª classe	1	2	— 1	92	308	— 216
Idem idem dos Estados, de 2ª classe . .	3	3	—	276	461	— 185
Idem em serviço da Estrada, de 2ª classe	49	44	+ 5	4.021	6.328	— 2.307
Total na bitola estreita de S. Paulo. .	190.748	182.962	+ 7.786	13.413.751	16.638.869	— 3.225.118
BITOLA ESTREITA DE MINAS						
Café	2.569	4.288	— 1.719	301.429	495.272	— 193.843
Mercadorias diversas pagando fréte. .	136.617	179.406	— 42.789	10.364.532	10.927.763	— 563.231
Idem por conta do Governo	179	150	+ 29	28.911	22.310	+ 6.601
Idem por conta dos Estados.	130	316	— 186	18.217	39.637	— 21.420
Idem gratis	45	27	+ 18	7.138	3.367	+ 3.771
Idem em serviço da Estrada	26.231	19.909	+ 6.322	4.690.784	1.565.310	+ 3.125.474
Animaes, pagando fréte. — 1ª classe, cavallares	204	274	— 70	15.542	24.602	— 9.060
Animaes, pagando fréte. — 2ª » vaccuns	2.101	2.001	+ 100	596.278	399.412	+ 196.866
Animaes, pagando fréte. — 3ª » carneiros	10	194	— 184	549	45.052	— 44.503
Animaes, pagando fréte. — 3ª » porcos	291	567	— 276	39.846	101.763	— 61.917
Animaes, pagando fréte. — 3ª » diversos	89	71	+ 18	6.562	4.336	+ 2.226
Animaes por conta do Governo, cavallares	9	—	+ 9	1.269	—	+ 1.269
Idem idem dos Estados, idem	11	11	=	1.368	1.624	— 256
Idem em serviço da Estrada, idem . .	2	5	— 3	191	616	— 425
Vehiculos, pagando fréte, 1ª classe . .	12	11	+ 1	2.315	711	+ 1.604
Idem idem, 2ª classe	43	45	— 2	2.493	5.548	— 3.055
Idem em serviço da Estrada, 2ª classe.	2	5	— 3	210	427	— 217
Total na bitola estreita de Minas. . .	168.545	207.280	— 38.735	16.077.634	13.637.750	+ 2.439.884
BITOLA ESTREITA DA LINHA AUXILIAR						
Café.	1.393	1.480	— 87	190.612	206.872	— 16.260
Mercadorias diversas, pagando fréte. .	17.614	13.338	+ 4.276	1.972.450	929.565	+ 1.042.885
Idem em serviço da Estrada	2.166	1.172	+ 994	63.160	53.245	+ 9.915
Animaes, pagando fréte. — 1ª classe, cavallares	33	22	+ 11	2.666	1.841	+ 825
Animaes, pagando fréte. — 2ª » vaccuns.	101	65	+ 36	5.720	3.748	+ 1.972
Animaes, pagando fréte. — 3ª » carneiros	15	1	+ 14	1.210	48	+ 1.162
Animaes, pagando fréte. — 3ª » porcos	19	18	+ 1	473	405	+ 68
Animaes, pagando fréte. — 3ª » diversos	58	12	+ 46	4.575	661	+ 3.914
Vehiculos, pagando fréte, 1ª classe . .	1	—	+ 1	31	—	+ 31
Idem idem de 2ª classe	15	12	+ 3	856	942	— 86
Idem em serviço da Estrada.	23	—	+ 23	921	—	+ 921
Total na bitola estreita da linha auxiliar	21.438	16.120	+ 5.318	2.242.674	1.197.327	+ 1.045.347

SERVIÇOS	TONELADAS DE MERCADORIAS DESPACHADAS			TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO		
	Em 1905	Em 1904	Differencas em 1905	Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE ANGRA						
Café	323	223	+ 100	7.598	4.999	+ 2.599
Mercadorias diversas, pagando frête	1.353	868	+ 485	33.529	22.881	+ 10.648
Idem, em serviço da Estrada	72	11	+ 61	1.773	338	+ 1.435
Animaes, pagando frête — 1ª classe, cavallares	7	1	+ 6	141	10	+ 131
Animaes, pagando frête — 2ª » vaccuns	—	2	— 2	—	32	— 32
Animaes, pagando frête — 3ª » carneiros	1	1		19	3	+ 16
Animaes, pagando frête — 3ª » porcos	10	7	+ 3	242	244	— 2
Animaes, pagando frête — 3ª » diversos	2	2		103	53	+ 50
Vehiculos, pagando frete, 2ª classe	—	1	— 1	—	43	— 43
Total na bitola estreita do ramal de Angra	1.768	1.116	+ 652	43.405	28.603	14.802
BITOLA ESTREITA DO RAMAL DE LAVRAS						
Café	463	345	+ 118	14.415	10.968	+ 3.447
Mercadorias diversas, pagando frête	2.971	1.550	+ 1.421	80.395	52.935	+ 27.460
Idem, em serviço da Estrada	74	3	+ 71	2.356	103	+ 2.253
Idem idem, gratis	2	—	+ 2	64	—	+ 64
Animaes, pagando frête — 1ª classe, cavallares	1	1	—	48	8	+ 40
Animaes, pagando frête — 2ª » vaccuns	7	3	+ 4	220	128	+ 92
Animaes, pagando frête — 3ª . carneiros	1	1	—	30	21	+ 9
Animaes, pagando frête — 3ª . porcos	8	6	+ 2	233	182	+ 51
Animaes, pagando frête — 3ª . diversos	4	4		101	152	— 51
Vehiculos pagando frête, 2ª classe	1	2	— 1	24	69	— 45
Total na bitola estreita do ramal de Lavras	3.530	1.915	+ 1.615	97.886	64.566	+ 33.320
Total geral	1.654.730	1 717.942	— 63.212	329.780.849	323.069.119	+ 6.711.730

SERVIÇOS			Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
BITOLA LARGA					
Percurso kilometrico médio de um viajante.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	17,39	16,64	+ 0,75
		2ª »	15,47	12,86	+ 2,61
		Em geral	16,06	13,97	+ 2,09
	» » do interior . . .	1ª classe	118,58	120,02	— 1,44
		2ª »	53,24	72,22	— 19,01
		Em geral	71,01	85,66	— 14,65
Numero médio de viajantes por trem-kilometro.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	128,07	119,51	+ 8,56
		2ª »	253,48	222,69	+ 30,79
		Em geral	381,56	342,05	+ 39,51
	» » do interior . . .	1ª classe	18,86	8,25	+ 10,61
		2ª »	22,64	12,69	+ 9,95
		Em geral	2,75	20,95	— 18,20
Numero médio de viajantes por carro-kilometro.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	16,13	13,74	+ 2,39
		2ª »	26,12	19,95	+ 6,17
		Em geral	21,62	17,23	+ 4,39
	» » do interior . . .	1ª classe	6,03	5,88	+ 0,15
		2ª »	1,98	10,78	— 8,80
		Em geral	8,00	8,12	— 0,12
Logares-kilometro offerecidos.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	172.565.899	164.682.485	+ 7.883.414
		2ª »	336.710.806	472.884.860	— 136.174.054
		Em geral	509.276.705	637.567.345	— 128.290.640
	» » do interior . . .	1ª classe	172.211.936	165.292.551	+ 6.919.385
		2ª »	252.839.378	260.714.825	— 7.875.447
		Em geral	425.051.314	426.007.376	— 956.062
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	54,56	45,73	+ 8,83
		2ª »	55,34	29,65	+ 25,69
		Em geral	53,83	33,81	+ 20,02
	» » do interior . . .	1ª classe	30,12	24,54	+ 5,58
		2ª »	20,63	23,94	— 3,28
		Em geral	26,85	24,17	+ 2,68
BITOLA ESTREITA DE S. PAULO					
Percurso kilometrico médio de um viajante.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	6,08	6,01	+ 0,07
		2ª »	6,06	6,06	=
		Em geral	6,06	6,07	— 0,01
	» » do interior . . .	1ª classe	85,87	130,25	— 44,38
		2ª »	60,36	59,42	+ 0,94
		Em geral	68,64	76,70	— 8,06
Numero médio de viajantes por trem-kilometro.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	0,88	1,38	— 0,50
		2ª »	21,45	4,09	+ 17,36
		Em geral	22,66	2,74	+ 19,92
	» » do interior . . .	1ª classe	8,44	10,84	— 2,40
		2ª »	12,33	15,32	— 2,99
		Em geral	20,77	26,16	— 5,39
Numero médio de viajantes por carro-kilometro.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	0,58	1,50	— 0,92
		2ª »	7,68	9,83	— 2,15
		Em geral	5,20	5,69	— 0,49
	» » do interior . . .	1ª classe	4,28	7,21	— 2,93
		2ª »	6,56	10,44	— 3,88
		Em geral	5,39	8,81	— 3,42
Logares-kilometro offerecidos.	Nos trens de suburbios. . .	1ª classe	718.754	1.163.808	— 444.854
		2ª »	2.330.458	2.121.600	+ 208.858
		Em geral	3.049.212	3.285.408	— 236.196
	» » do interior . . .	1ª classe	15.328.181	16.834.753	— 1.506.572
		2ª »	24.373.059	24.663.174	— 290.115
		Em geral	39.701.240	41.497.927	— 1.796.687

SERVIÇOS		Em 1905	Em 1904	Differença em 1905
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos. — Nos trens de suburbios.	1ª classe	4,24	4,01	+ 0,23
	2ª »	32,18	3,39	+ 28,79
	Em geral	25,60	[illegible],41	+ 22,19
» » do interior	1ª classe	29,00	45,11	— 16,11
	2ª »	26,65	43,53	— 16,88
	Em geral	27,56	44,22	— 16,66
BITOLA ESTREITA DE MINAS				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante	1ª classe	69,47	69,98	— 0,51
	2ª »	44,27	42,82	+ 1,45
	Em geral	49,07	48,07	+ 1,00
Numero médio de viajantes por trem-kilometro	1ª classe	5,05	5,16	— 0,11
	2ª »	13,67	13,20	+ 0,47
	Em geral	18,72	18,10	+ 0,62
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	1ª classe	3,08	3,85	— 0,77
	2ª »	8,58	10,01	— 1,43
	Em geral	5,79	6,91	— 1,12
Percurso dos logares-kilometro offerecidos	1ª classe	25.156.673	22.279.878	+ 2.876.795
	2ª »	29.789.790	26.075.945	+ 3.713.845
	Em geral	54.946.463	4[illegible].355.823	+ 6.590.640
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	14,35	17,84	— 3,49
	2ª »	32,83	38,96	— 6,13
	Em geral	21,37	26,23	— 4,86
BITOLA ESTREITA DA LINHA AUXILIAR				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante	1ª classe	28,81	32,12	— 3,31
	2ª »	24,76	27,84	— 3,08
	Em geral	25,35	28,77	— 3,42
Numero médio de viajantes por trem-kilometro	1ª classe	0,99	3,52	— 2,53
	2ª »	5,02	10,91	— 5,89
	Em geral	6,01	14,41	— 8,40
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	1ª classe	0,98	1,40	— 0,42
	2ª »	5,11	4,52	+ 0,59
	Em geral	3,02	2,93	+ 0,09
Percurso dos logares-kilometro offerecidos	1ª classe	3.064.477	1.082.203	+ 1.982.274
	2ª »	3.185.561	2.282.372	+ 903.189
	Em geral	6.250.038	3.364.575	+ 2.885.463
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	5,68	13,53	— 7,85
	2ª »	27,68	19,89	+ 7,79
	Em geral	16,89	17,85	— 0,96
RAMAL DE ANGRA				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante	1ª classe	26,38	32,56	— 6,18
	2ª »	26,67	25,72	+ 0,95
	Em geral	26,65	26,08	+ 0,57
Numero médio de viajantes por trem-kilometro	1ª classe	0,74	0,53	+ 0,21
	2ª »	11,28	7,79	+ 3,49
	Em geral	12,33	8,33	+ 4,00
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	1ª classe	0,73	0,76	— 0,03
	2ª »	10,86	6,24	+ 4,62
	Em geral	5,85	3,61	+ 2,24
Percurso dos logares-kilommetros offerecidos	1ª classe	211,612	58,896	+ 152.716
	2ª »	238,752	128,107	+ 110.645
	Em geral	449,764	186,403	+ 263.361
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	3,60	5,08	— 1,48
	2ª »	48,01	33,43	+ 14,58
	Em geral	27,17	25,96	+ 1,21

SERVIÇOS		Em 1905	Em 1904	Differenças em 1905
RAMAL DE LAVRAS				
Nos trens do interior — Percurso kilometrico médio de um viajante.	1ª classe	31,88	26,47	+ 5,41
	2ª »	30,32	28,01	+ 2,31
	Em geral	30,45	27,87	+ 2,58
Numero médio de viajantes por trem-kilometro . . .	1ª classe	1,10	0,07	+ 1,03
	2ª »	11,38	8,13	+ 3,25
	Em geral	12,48	8,86	+ 3,62
Numero médio de viajantes por carro-kilometro . . .	1ª classe	1.31	0,07	+ 1,24
	2ª »	11,32	6,86	+ 4,46
	Em geral	6,77	4,15	+ 2,62
Percurso dos logares-kilometro offerecidos	1ª classe	189.076	60.315	+ 128.761
	2ª »	267.449	134.516	+ 132.933
	Em geral	456.525	194.831	+ 261.694
Relação por cento entre os logares occupados e os offerecidos.	1ª classe	6.56	7,63	— 1,07
	2ª »	47.86	38,46	+ 9,40
	Em geral	3,75	34,05	— 30,30

Importancias dos transportes gratis e dos em serviço da Estrada em cada um dos ultimos vinte annos:

ANNOS	TRANSPORTES EM SERVIÇO DA ESTRADA			TRANSPORTES GRATIS		
	PASSAGEIROS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS	PASSAGEIROS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS
1886	50:174$840	78:468$640	392:700$140	52:065$920	38:930$010	94:581$520
1887	60:152$400	101:399$980	334:143$840	68:117$970	26:097$460	59:616$720
1888	93:323$800	79:408$880	415:186$950	196:977$110	133:553$480	70:864$840
1889	93:743$700	67:843$920	346:059$880	198:119$050	92:021$880	95:999$200
1890	87:280$700	30:101$600	269:626$660	134:724$500	64:514$800	144:264$140
1891	104:188$800	75:563$700	373:307$720	488:702$000	276:960$180	63:819$320
1892	37:884$100	30:252$170	114:656$600	268:815$000	117:657$900	33:525$520
1893	43:380$100	43:059$740	134:130$320	252:494$100	66:632$830	32:652$600
1894	126:235$900	84:757$540	118:907$270	65:633$600	34:340$680	1:047$700
1895	162:514$500	86:592$560	130:032$240	204:426$000	109:164$240	3:952$240
1896	225:514$700	92:358$960	1.456:236$380	195:930$950	123:131$575	14:292$040
1897	817:514$140	76:105$400	1.073:844$320	41:685$100	14:679$240	6:742$660
1898	790:233$200	27:628$440	1.719:076$260	228$400	814$360	572$900
1899	691:649$200	151:501$600	1.378:465$700	10:756$900	995$200	298$800
1900	684:927$600	186:832$300	1.181:132$200	57:404$300	4:464$200	1:417$300
1901	661:171$000	309:416$500	1.143:632$000	126:222$300	10:814$000	4:597$900
1902	555:182$300	205:071$900	1.266:749$600	169:068$800	15:520$900	10:657$100
1903	584:588$600	338:700$900	1.538:944$900	61:057$200	13:803$300	10:033$700
1904	737:285$400	520:546$400	3.022:952$768	69:775$700	25:849$400	38:256$300
1905	900:550$400	1.077:890$600	2.153:689$800	80:715$700	23:076$200	12:721$500

Utilisação dos trens em geral no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, incluidos os transportes gratis e os em serviço da Estrada:

SERVIÇOS	EM 1905	EM 1904	DIFFERENÇAS EM 1905	
Bitola larga				
Tonelada-kilometro de viajantes	199.079.171	160.367.068	+	38.712.103
Idem idem de bagagens e encommendas	9.870.158	8.403.682	+	1.466.476
Idem idem de café	25.629.954	25.107.644	+	522.310
Idem idem de mercadorias diversas	249.682.892	245.368.312	+	4.314.580
Idem idem de animaes	22.557.377	20.992.556	+	1.564.821
Idem idem de vehiculos	35.276	33.492	+	1.784
Total de toneladas transportadas a um kilometro	506.854.828	460.272.754	+	46.582.074
Percurso dos carros e vagões	104.845.782	100.384.220	+	4.461.562
Idem dos trens em geral	5.635.956	5.546.163	+	89.793
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	4,83	4,58	+	0,25
Peso morto médio de cada vagão	6,00	6,00	=	
Média de cada trem — Peso util	89,93	82,98	+	6,95
Média de cada trem — » morto	111,61	108,94	+	2,67
Média de cada trem — Total	201,54	191,92	+	9,62
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	44,62	43,23	+	1,39
Bitola estreita de S. Paulo				
Tonelada-kilometro de viajantes	5.861.387	9.606.749	—	3.745.362
Idem idem de bagagens e encommendas	651.416	1.033.201	—	381.785
Idem idem de café	990.656	1.197.907	—	207.251
Idem idem de mercadorias diversas	11.775.510	14.642.860	—	2.867.350
Idem idem de animaes	640.575	783.809	—	143.234
Idem idem de vehiculos	7.010	14.293	—	7.283
Total de toneladas transportadas a um kilometro	19.926.554	27.278.819	—	7.352.265
Percurso dos carros e vagões	10.211.853	9.354.620	+	859.233
Idem dos trens em geral	721.376	734.237	—	12.861
Média de tonelada por carro e vagão-kilometro	1,95	2,91	—	0,96
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	=	
Média de cada trem — Peso util	27,62	37,15	—	9,53
Média de cada trem — » morto	70,79	63,70	+	7,09
Média de cada trem — Total	98,41	100,85	—	2,44
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	28,06	36,83	—	8,77
Bitola estreita de Minas				
Tonelada-kilometro de viajantes	6.695.880	7.067.256	—	371.376
Idem idem de bagagens e encommendas	473.297	327.906	+	145.391
Idem idem de café	301.429	495.272	—	193.843
Idem idem de mercadorias diversas	15.109.582	12.558.387	+	2.551.195
Idem idem de animaes	661.605	577.405	+	84.200
Idem idem de vehiculos	5.018	6.686	—	1.668
Total de toneladas transportadas a um kilometro	23.246.811	21.032.912	+	2.213.899
Percurso dos carros e vagões	11.507.433	9.609.676	+	1.897.757
Idem dos trens em geral	844.249	769.477	+	74.762
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	2,02	2,12	—	0,10
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	=	
Média de cada trem — Peso util	27,53	27,33	+	0,20
Média de cada trem — » morto	68,15	62,44	+	5,71
Média de cada trem — Total	95,68	89,77	+	5,91
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	28,77	30,44	—	1,67

SERVIÇOS	EM 1905	EM 1904	DIFFERENÇAS EM 1905
Bitola estreita da Linha Auxiliar			
Tonelada-kilometro de viajantes	528.032	300.297	+ 227.735
Idem idem de bagagens e encommendas	70.580	21.897	+ 48.683
Idem idem de café	190.612	206.872	— 16.260
Idem idem de mercadorias diversas	2.035.610	982.810	+ 1.052.800
Idem idem de animaes	14.644	6.703	+ 7.941
Idem idem de vehiculos	1.808	942	+ 866
Total de toneladas transportadas a um kilometro	2.841.286	1.519.521	+ 1.321.765
Percurso dos carros e vagões	1.402.165	973.497	+ 428.668
Idem dos trens em geral	175.601	108.567	+ 67.027
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	2,02	1,56	+ 0,46
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	=
Média de cada trem. Peso util	16,18	13,00	+ 3,18
Média de cada trem. » morto	39,92	44,74	— 4,82
Média de cada trem. Total	56,10	57,74	— 1,64
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	28,84	22,51	+ 6,33
Bitola estreita do Ramal de Angra			
Tonelada-kilometro de viajantes	61.120	22.900	+ 38.220
Idem idem de bagagens e encommendas	3.209	18.854	— 15.555
Idem idem de café	7.598	4.999	+ 2.599
Idem idem de mercadorias diversas	35.302	22.219	+ 12.083
Idem idem de animaes	505	342	+ 163
Idem idem de vehiculos	—	43	— 43
Total de toneladas transportadas a um kilometro	107.824	70.357	+ 37.467
Percurso dos carros e vagões	81.725	37.574	+ 44.151
Idem dos trens em geral	10.158	5.497	+ 4.661
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	1.31	1,87	— 0,56
Peso morto médio de cada vagão	5.00	5,00	=
Média de cada trem. Peso util	1,31	12,79	— 11,48
Média de cada trem. » morto	6.59	34,17	— 27,58
Média de cada trem. Total	7,90	46,96	— 39,06
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	16,58	27,23	— 10,65
Bitola estreita do Ramal de Lavras			
Tonelada-kilometro de viajantes	70.207	28.171	+ 42.036
Idem idem de bagagens e encommendas	3.437	3.712	— 275
Idem idem de café	14.415	10.968	+ 3.447
Idem idem de mercadorias diversas	82.815	53.038	+ 29.777
Idem idem de animaes	692	691	+ 1 1
Idem idem de vehiculos	24	69	— 45
Total de toneladas transportadas a um kilometro	171.530	96.449	+ 75.081
Percurso dos carros e vagões	81.683	44.280	+ 37.403
Idem dos trens em geral	11.247	6.357	+ 4.890
Média de toneladas por carro e vagão-kilometro	2.09	2,17	— 0,08
Peso morto médio de cada vagão	5,00	5,00	=
Média de cada trem. Peso util	2,09	15,17	— 13,08
Média de cada trem. » morto	10,49	34,82	— 24,33
Média de cada trem. Total	12.58	49,99	— 37,41
Relação por cento entre o peso util e o peso total de cada trem	16,61	30,34	— 13,73

NOTA — Os viajantes foram calculados á razão de 500 kilogrammas cada um.

2° — Horario dos trens

Durante o anno de 1905 deram-se diversas alterações nos horarios dos trens de modo a melhor satisfazerem ás necessidades do publico, a saber:

A 26 de janeiro foi alterado o horario dos trens de cargas do ramal de Santa Cruz.

A 11 de março houve revisão do horario dos trens do ramal de S. Paulo.

A 15 houve alteração nos trens S 1 e S 8; M 1 e M 2 e S R 5 e S R 6 entre Central e Entre Rios; e M A 1 a M A 8 no ramal de Paracamby.

A 16 de abril alterou-se provisoriamente o horario no trecho de Cascadura a Madureira, por exigencias do serviço da 4ª linha.

A 25 foram alterados os horarios dos trens de passageiros, mixtos e de cargas de Entre Rios a Curvello e ramaes de Ouro Preto e Minas.

A 1 de julho começam a partir da Central os trens S S 1 e S S 7 ás 5.25 da manhã e 4.10 da tarde, respectivamente, modificando-se, em consequencia, os dos trens C 17, C 23, C 2, C 16, C 18 e C 20 e ficando revogada a ordem que altera provisoriamente o horario entre Cascadura e Madureira.

A 1 de julho é modificado o horario dos trens de suburbios, que são elevados de 98 a 116.

A 15 começam os trens S S 1 a S S 12 a fazer a parada de um minuto na estação do Rio das Pedras.

A 13 de agosto é alterado o horario dos trens C 9 e C 31 entre Mendes e Barra.

A 15 entraram em vigor os horarios modificados dos trens S P 1 a S P 6, M P 5, M P 6 e M P 8 entre Central e Norte e dos de cargas entre Belém e Barra e Barra e Norte.

A 28 o S 1 começa a fazer a parada de um minuto em Queimados.

A 20 de novembro modifica-se o horario dos trens entre Engenio de Mello e Jacarehy.

3º — Trens

A quantidade de trens em 1905 comparada com a de 1904 foi:

DESIGNAÇÃO	Em 1905	Em 1904
Trens de suburbios — Rio	46.119	37.121
» » » — S. Paulo	5.840	5.612
» » viajantes ordinarios	15.278	14.572
» » » extraordinarios	635	531
» » » mixtos	19.574	18.578
» » cargas	31.787	30.057
Total	119.233	106.471
O PERCURSO EM KILOMETROS FOI:		
1ª Secção, inclusive suburbios	1.478,696	1.323,180
Ramal de Santa Cruz inclusive suburbios	292,274	341,914
2ª secção	487,126	507,818
Ramal de Paracamby	14,696	14,740
» » S. Paulo	1.254,309	1.224,986
3ª secção	497,178	528,987
Ramal de Porto Novo	141,739	143,088
4ª secção	454,316	433,576
5ª »	1.012,586	993,544
6ª » Lafayette a Gagé	3,036	4,330
6ª » bitola estreita	706,850	631,979
Ramal de Ouro Preto	96,131	95,904
» » Minas	41,258	41,594
» » S. Paulo	721,376	734,237
Linha auxiliar	175.604	108,567
Ramal de Angra	10.158	5,497
» » Lavras	11,247	6,357
Total	7.398,580	7.170,298

Quantidade de kilometros dos carros e vagões da composição dos trens:

DESIGNAÇÃO	Em 1905	Em 1904
Carros de 1ª classe	15.458,687	14.636,464
» de 2ª classe	15.124,420	15.059,253
» » correio e chefe de trem	3.401,791	3.415,461
Vagões para bagagem	9.112.202	8.287,791
» » leite	691,741	589.770
» » minerio	11.232,242	10.888,545
» » mercadorias e café	36.136,691	34.568,798
» » animaes	12.019,922	11.541,952
» » vasios	22.481,961	21.116,710
Carros dormitorios	1.430,440	1.464,390
Somma	127.090,103	121.562,139
ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES		
1ª Secção, inclusive suburbios	29.467,371	28.650,903
Ramal de Santa Cruz	5.341,758	5.232,825
2ª Secção	8.857,138	10.075,108
Ramal de Paracamby	77,390	89,776
» » S. Paulo	21.517,305	19.403,203
3ª. Secção	11,602.279	11.715,130
Ramal de Porto Novo	2.088,018	2.125,572
4ª »	8.632,051	8.678,322
5ª »	16.180,308	15.523,862
6ª Secção Lafayette a Gagé	33,330	50,366
6ª Secção bitola estreita	10.451,032	8.671,637
Ramal de Ouro Preto	691,952	609,512
» » Minas	361,450	328.541
» » S. Paulo	10.213,853	9.354,620
Linha auxiliar	1.402,165	970,908
Ramal de Angra	84.725	37,574
» » Lavras	87.842	41.280
Somma	127.090,103	121.562,139

4º — Estações e postos telegraphicos

A 11 de março inaugura-se o posto telegraphico «Pindahyba» no kilometro 770, para o serviço de licença dos trens.

A 24 de abril é rebaixada á 3ª classe a estação de Rezende.

A 2 de junho é rebaixada a posto telegraphico a estação de Guayauna.

A 25 de julho a estação de S. Diogo, que era de classe especial, passa a ser de 1ª classe.

A 10 de agosto inaugura-se o posto telegraphico do kilometro 458 e ahi param os trens M 5 e M 6, C 60 e C 63.

A 11 a estação de Gagé passa a ser posto telegraphico.

5º — Linha auxiliar

A 25 de março soffreu modificação o horario, por terem sido abertas as paradas «Terra Nova», «Thomazinho», «Tabões» e «Cavarú».

A 10 de maio autorisa-se a parada dos trens em «Alfredo Maia».

A 17 restabelece-se a parada dos trens em «Honorio Gurgel».

A 19 modifica-se o horario do IM 1 de forma a demorar-se 24' em Sertão para almoço.

A 20 começam os trens a parar em «Cayapó».

A 18 de julho os trens começam a fazer pequena parada em «Monte Alegre».

A 15 de agosto ha alteração no horario dos trens.

6º — Paradas

A 20 de maio inaugura-se a de «Cayapó».

A 7 de agosto crea-se a de «Santa Rita».

7º — Ramaes de Lavras e Angra

A 10 de maio restabelece-se a parada dos trens em «Major Eugenio».

A 10 de outubro é alterado o horario dos trens.

8º — Mercadorias

Como succedeu em 1904, a importação em 1905 foi ainda maior que a exportação: 495.270 toneladas contra 450.422 ou mais 44.848.

As mercadorias, inclusive carvão de pedra, transportadas da Maritima para o interior attingiram em 1905 a 495.270 toneladas contra 433.881 em 1904, ou mais 61.389, e as transportadas do interior para a Maritima e S. Diogo, incluindo minerio, a 450.422, contra 448.986 em 1904, ou mais 1.436 toneladas.

O minerio desceu de 216.462 toneladas em 1904 a 191.899 em 1905, ou menos 24.563.

Não obstante ter sido o movimento em 1905 superior em 62.835 toneladas ao de 1904, os meios de transporte foram ainda mais escassos que no anno anterior: o stock em 31 de dezembro apresentava a differença para menos no comprimento de 50 carros em relação ao do anno de 1904, como se vê do quadro abaixo. O serviço foi, porém, feito sem reclamação.

Quadro dos vagões existentes em 31 de dezembro—1904—1905:

SERIES	1904		1905	
	QUANTIDADE	COMPRIMENTO	QUANTIDADE	COMPRIMENTO
N	0	0	8	32
OO	37	37	68	204
OT	122	244	112	224
Q	527	527	454	454
T	126	252	91	182
V	542	1.084	536	1.072
Somma	1.354	2.218	1.269	2.168

9º — Reclamações por avarias e extravios de mercadorias

O quadro abaixo estabelece a comparação das reclamações nos ultimos cinco annos :

Anno	Quantidade	Importancia
1901	193	9:663$088
1902	132	10:613$862
1903	158	14:583$192
1904	158	11:947$100
1905	126	12:568$867

A quantidade de reclamações por avarias e extravios apresentadas em 1905 foi de 126, menos 32 que no anno anterior, sendo, porém, sua importancia de 12:568$867 ou mais 621$767 que em 1904.

10º — Accidentes

Deram-se em 1905—406 accidentes ; sendo :

Descarrilamentos	156	
Choques	27	
Diversos	223	406

No total estão incluidos 298 accidentes pessoaes, sendo 62 mortos, em sua maioria devido á imprudencia das victimas.

Ficaram avariadas 20 locomotivas e 88 vehiculos.

11º — Telegraphia e Telephonia

Attinge actualmente a 5.150 kilometros a extensão das nossas linhas telegraphicas, na sua quasi totalidade de conductor de ferro zincado de 0,004 ; sómente no ramal de S. Paulo, no trecho construido pela antiga companhia, encontra-se o de 0,005.

Durante o anno fez o assentamento do telegrapho, no trecho entre Curvello e Curralinho, 25 kilometros. Continúa na construcção o emprego do conductor de

cobre duro de 0,002, de 28 kilos de peso por kilometro, com resistencia de 5,31 ohms.

O serviço de reconstrucção geral das linhas, que se impõe no 1° districto, esteve por vezes estacionario por diversas causas concurrentes. Em primeiro logar, o trecho inicial construido para esse fim teve de ser destinado a applicação diversa, attendendo á necessidade de transferir na occasião para um só lado do leito da estrada a rêde telephonica, afastando-a das proximidades dos conductores de alta tensão, com o fim de evitar quaesquer accidentes resultantes de possiveis contactos, e bem assim para reduzir ainda mais os effeitos da inducção, embora se tratasse de linha telephonica bifilar. Além disso, os trabalhos da elevação das linhas entre S. Diogo e S. Christovão e ainda os da quarta linha determinaram transformações taes, que impossibilitaram uma locação definitiva para os postes, e nessas condições preferivel foi limitar os trabalhos aos trechos em que se tornava imprescindivel a substituição do conductor, salientando-se o da linha 3, que foi renovado em grande extensão.

Foi feita a distribuição do material para o prolongamento da linha n. 4 de Entre Rios a Juiz de Fóra, serviço que não pôde ser ainda encetado, por affluencia de outros extraordinarios, entre os quaes os decorrentes das ultimas chuvas, que se transformaram em verdadeira calamidade, determinando o destacamento de pessoal de promptidão para acudir immediatamente a qualquer accidente.

No 2° districto, além dos trabalhos de recúo dos postes para o effeito do alargamento da bitola, limitou-se o serviço ao restabelecimento das communicações telegraphicas nos ramaes de Angra e Lavras, onde verdadeira reconstrucção se impõe.

Foi para isso organizada uma turma extraordinaria, que se dissolverá terminados os trabalhos. Foram recuados 337 postes e aprumados 253; houve 217 lances reconstruidos. Nos tres districtos, além dos trechos construidos já mencionados, limitou-se o serviço á conservação propriamente dita, substituindo-se a installação interna de diversas estações, reparando-se grande numero de chapas de terra, substituindo-se apparelhos, pilhas, para-raios, postes, etc.

A rêde telephonica foi toda reconstruida, ou antes substituida por outra de circuito metallico fechado para o fim de evitar os inconvenientes da inducção das correntes de alta tensão da nova usina de electricidade. Foi installada uma nova estação central para cem linhas de retorno, dotada dos mais recentes aperfeiçoamentos.

Foi erecta uma nova torre de ferro com 15 metros de altura nos fundos do novo edificio construido na área do antigo barracão, agora convenientemente adaptado á diversos serviços da Inspectoria do telegrapho; está protegida por um para-raios construido na officina do telegrapho.

Como o trabalho do novo centro determinasse a polarisação rapida das pilhas Leclanché, communs, experimentaram-se com exito completo as pilhas já estudadas pela inspectoria do telegrapho anteriormente, da Société La Carbonne de agglomerado de sacco e zinco circular, que segundo o catalogo daquelles fabricantes, póde funccionar ininterruptamente sobre uma resistencia fixa de 10 ohms com uma capacidade de 200 ampères-hora durante 50 dias.

Funccionou com toda a regularidade a rêde telephonica da linha auxiliar, que foi augmentada com o novo trecho de Parahyba a Entre Rios, com que se póde allar directamente por intermedio da commutação dada pela estação Inicial.

Os apparelhos phonopore continuam prestando os melhores serviços, não só usados na mesma linha com trafego telegraphico, como ainda no trecho da Serra, onde fazem o serviço auxiliar do block-system, e substituem o telegrapho que permanece todavia a cargo do agente para o caso de necessidade, excepção feita de Rodeio, onde não foi supprimido o telegraphista, visto ser séde de Residencia e Mendes durante a permanencia da Directoria ahi.

E' notavel a sensibilidade do receptor microphonico desses apparelhos que permitte a audição a grande distancia com diversos apparelhos montados em série; todavia, para melhor serviço, o seu emprego está regulado pela circular n. 3086 de agosto de 1898 para o serviço telegraphico da linha 1, fallando-se, pois, directamente só até á segunda estação a partir da expeditora.

Além das linhas proprias, póde a estrada communicar-se com as demais repartições federaes por intermedio da Repartição Geral dos Telegraphos. As linhas particulares continuam com a conservação a cargo dos concessionarios. De todas as concessões feitas a titulo precario, existe o respectivo termo assignado na Secretaria. Os isoladores empregados no serviço telephonico são os de n. 3, Capanema.

O serviço telephonico, no 2° districto e no 3°, correu normalmente.

Durante o anno foram limpos, e por vezes, os isoladores e substituidos 1.430, sendo 163 no 1° districto, 461 no 2° e 806 no 3°,

No serviço do telegrapho continúa ainda em uso o emprego do poste constituido pelo trilho velho de preferencia a qualquer outro. Ha actualmente 4.204 de ferro fundido Siemens; 866 de columna ôca; 14.533 de trilhos velhos e 642 de madeira. Os de ferro fundido servem no trecho de Barbacena a Silva Xavier e ramaes de Ouro Preto e Paracamby; os de columna ôca, no ramal de Porto Novo, onde aos poucos são substituidos: os de madeira, na parte incorporada da Oéste de Minas, e os de trilhos velhos nos demais trechos.

Durante o anno foram substituidos 106 apparelhos telegraphicos, que foram reparados, sendo 59 no 1° districto, 31 no 2° e 26 no 3°. Existem 322 apparelhos telegraphicos, sendo 296 em serviço e 26 em deposito.

Existem em serviço 159 apparelhos telephonicos. Para a nova rêde foram adquiridos 100 apparelhos novos para linhas bifilares. Os antigos serão adaptados na officina para a utilisação da nova rede.

Officina telegraphica e electrica

Grande desenvolvimento teve o serviço desta officina, que carece de maior ampliação para melhor corresponder ás necessidades multiplas do serviço a que tem de attender, augmentando-se o numero de suas machinas operatrizes, essencialmente no que concerne aos serviços de carpintaria e serraria. Assim se obterá o trabalho sem aggravação para a mão de obra. Estão completamente em dia os seus trabalhos. Em 31 de dezembro existiam para reparação nove compensadores para luz electrica e 64 lampadas electricas de arco, isso por falta de material para concerto.

Foram reparados 124 apparelhos telegraphicos, sendo transformados mais nove de translação para campainhas despertadoras: 106 apparelhos telephonicos; 30 de block; 21 phonopore; 24 switches de diversos numeros de linhas, sendo ainda executados outros trabalhos.

A substituição do motor a vapor por pequenos motores electricos applicados directamente ás machinas operatrizes se impõe e será objecto de especial attenção no anno de 1906.

Transmissão de telegrammas

Manteve-se com absoluta regularidade este serviço, não só no proprio como no trafego mutuo mantido com as outras estradas e com a Repartição Geral dos Telegraphos.

Foram transmittidos 549.753 telegrammas com 9.598.266 palavras.

Pelas respostas dadas ao questionario da Commissão de Estatistica das Estradas de Ferro, relativa ao anno de 1904, ultimas enviadas, verifica-se que este serviço foi realisado em condições verdadeiramente economicas, que tendem ainda a melhorar.

Block-system

Com toda a regularidade funccionaram estes apparelhos.

Diante das vantagens offerecidas ultimamente com as pilhas de agglomerado de sacco e zinco circular, empregar-se-ha este typo no serviço destes apparelhos.

Foi feito o assentamento do block nas novas linhas provisorias entre São Diogo e S. Christovão, tendo ficado limitadas as installações por falta de material necessario na occasião ás cabines de S. Diogo, Praia Formosa, Cancella 9 e São Christovão.

Foi igualmente installado o block na nova cabine de Dr. Frontin e ao mesmo tempo retirado o de Madureira e Rio das Pedras, tendo sido installado nesta ultima estação um apparelho telegraphico para o serviço do movimento.

Existem 52 desses apparelhos, sendo 30 dos suburbios e 22 na 2ª Secção.

Sinetas de alarme

Tem sido sempre perfeito o funccionamento destes apparelhos. Com as tres adquiridas no anno preterito e o reparo radical em outras melhorou ainda mais a situação desse serviço.

O numero desses apparelhos é de 42 e tornam-se necessarios mais quatro no exercicio de 1906.

Serviço chronometrico

Foi observado criteriosamente pelo respectivo contratante este serviço. Mantem-se rigorosamente em dia o cadastro dos relogios pertencentes á Estrada. Assim convindo, está prompto para ser publicado o edital chamando concurrentes ao fornecimento de novos relogios para o serviço. Estes constituirão um typo exclusivo no serviço, podendo realisar-se o concerto de qualquer na propria estação, pela simples mudança de qualquer peça ou mesmo do machinismo de facil remoção e geral applicação.

Existem 527 relogios, sendo 132 de ronda.

12º — Illuminação

Luz electrica

Com toda solemnidade foi inaugurada a 15 de abril a nova usina para illuminação electrica das estações Central, Maritima, S. Diogo e suburbios até Cascadura.

A usina, que foi montada com todos os preceitos de segurança, economia e perfeita distribuição da energia produzida, tem funccionado com tanta regularidade quanto se póde desejar para uma distribuição feita a alta potencial com feeders aereos descobertos cruzando conductores estranhos e passando em plano superior. Foram desde logo postas em pratica as providencias precisas para evitar contactos eventuaes entre os mesmos, por meio de redes que dão ao serviço perfeitas condições de segurança.

Foi grande o trabalho para obter uma adaptação conveniente por parte de um pessoal que em 24 horas passou de uma usina de correntes continuas de baixa voltagem para outra de correntes alternativas de alta potencial e das machinas communs para o perfeito typo moderno das machinas americanas de A. L. I. de geralmente conhecidas com a denominação de «Ideal».

Apenas têm deixado a desejar as lampadas de arco, quer as 25 ampères, quer as de 15, e da comparação cuidadosamente feita com as de arco fechado.

resultou a convicção de que seria de vantagem a respectiva substituição guardada a proporção obtida quanto á intensidade de luz na razão de 2 de arco fechado para 1 de arco aberto. Na Central está quasi terminada a substituição, que será levada a termo nas demais estações durante o corrente anno. Nas estações ainda não providas de installação serão logo empregadas estas lampadas em vez d'aquellas.

O máo funccionamento das lampadas de arco aberto e os respectivos accidentes só podem ser attribuidos ao complicado mecanismo differencial para a regulação do consumo dos carvões, ao contrario do que se passa com as de arco fechado, a qual exige apparelho de simplicidade absoluta para alcançar o mesmo resultado. Além disso, a questão economica, não do consumo de carvões propriamente em si, mas do pessoal necessario á sua substituição, tambem induziu a substituição deliberada. A comparação das lampadas foi escrupulosamente feita pela Inspectoria do telegrapho e illuminação pelo Dr. Marco Ramos, representante da casa Guinle & C.

As lampadas de arco fechado vão ser installadas em serie com o emprego de transformadores de ante-regulação de modo a manter constante a intensidade no circuito, embora uma ou mais lampadas fiquem momentaneamente em curto circuito.

Os serviços da usina acham-se por emquanto limitados ás estações Central, Maritima, S. Diogo, S. Francisco, Engenho de Dentro e Cascadura, devendo ser inaugurada brevemente a estação de Engenho Novo, isto devido aos trabalhos da 4ª linha. A' proporção que a 5ª Divisão fôr entregando as estações em condições de se fazer a installação serão as mesmas providas de energia para o seu consumo

As lampadas incandescentes nada teem deixado a desejar.

Nas usinas de Belém e Barra nenhuma irregularidade houve, tendo melhorado as respectivas condições de serviço, principalmente nesta ultima, onde o dynamo novo montado em connexão directa com o motor, está prestes a ser inaugurado. De capacidade muito superior permittirá o desenvolvimento preciso á illuminação. A rêde conductora da energia foi quasi toda reforçada senão substituida.

Funccionou com toda regularidade a illuminação electrica dos carros obtida com os apparelhos de J. Stom & C. apesar da deficiencia extraordinaria de material proprio no mercado, onde quando apparece é com preço extraordinariamente elevado. O emprego das polias de 24'' já generalisado fez cessarem os inconvenientes decorrentes do grande numero de paradas dos trens de suburbios. As curvas

apertadas e reversas das linhas ultimamente construidas para o trafego provisorio entre S. Diogo e S. Christovão tem prejudicado extraordinariamente o serviço, dannificando os apparelhos pela ovalisação das buchas dos mancaes dos dynamos. Estes apparelhos estão funccionando desde 25 de agosto de 1904.

E' conveniente experimentar outros typos, entre elles o systema « Viccarino » que é ligeira variante do de « Stone » e assim tambem o de « L'Hoest e Pieper » adoptado com exito na Oeste de Minas. Este utilisa o vapor da propria machina. Da comparação resultará, certamente, melhor escolha.

Estão em serviço assim illuminados os carros ns. 151 a 170 B e 14 a 19 R. A relação das viagens nocturnas para as diurnas é de um para dois. A illuminação electrica em Sapopemba, Norte, Juiz de Fóra e Mariano Procopio foi feita de accôrdo com os respectivos contratos. Em Guaratinguetá e Marzagão foi tambem feita a installação para luz electrica em condições vantajosas, estando já em vigor os respectivos contratos.

Em 31 de dezembro existiam em serviço 1.388 lampadas incandescentes e 172 de arco.

Gaz corrente, acetico e Pintsch, Petroleo e Velas

Reduzido consideravelmente o consumo de gaz, por effeito da inauguração da nova usina de electricidade, manteve-se com toda regularidade o serviço de gaz corrente, attendendo-se sempre de prompto á qualquer reclamação. Tem melhorado um pouco a qualidade do gaz fornecido, diminuindo assim as difficuldades que traziam as constantes interrupções por obstrucção dos encanamentos pelo carbureto de naphtalina, cujo dissolvente ainda não foi encontrado.

Foi consideravelmente reduzida o apparelhamento de gaz nas estações servidas pela luz.

No serviço de gaz acetico nada houve a desejar.

Foram installados apparelhos geradores deste gaz iguaes aos já em uso nas seguintes estações: Queimados, Commercio, J. Ayres, Itabira, Realengo, Sapucaia, V. Redonda, Pombal, Queluz, Itaquéra, Engenheiro Morsing, Concordia, Paty, Paraibuna, Bemfica, Sete Lagôas, Pinheiro, Itatiaya, Lavrinhas, Roseira e Curvello. Estão assim illuminadas 58 estações.

Foram consumidos 63.800 kilogrammas de carbureto.

O proseguimento destas installações parece convir, adoptando-se sempre o mesmo typo, o que importa economia no material sobresalente, além de outras vantagens.

A usina de Gaz Pintsch tem funccionado com toda regularidade; a producção de gaz durante o anno foi de 10.467^{m3} e o consumo de oleo foi de litros 227.314 O preço do Gaz de 810 réis no anno anterior desceu a 760 réis.

Na illuminação pelo petroleo houve sempre o cuidado de manter rigorosa economia conciliada á real necessidade do serviço.

Foram attendidos todos os pedidos e nenhuma reclamação houve.

O consumo de petroleo augmentou attingindo a 7.756 latas, devendo-se considerar, porém, que funccionou o motor a petroleo installado conjunctamente com a usina de electricidade.

O serviço de illuminação por velas nos carros foi regularmente feito, sendo observadas as respectivas tabellas. Foram consumidas 286 caixas.

13º — Electrozone

Foram produzidos 237.515 litros deste desinfectante ainda na antiga installação da estação Maritima. Em 1906 se tratará de melhorar as condições de fabrico, commettendo a producção á energia produzida na usina da Central

14º — Melhoramentos

Serão concluidos durante o exercicio de 1906, salvo força maior, os trabalhos de adaptação do antigo barração de ferro aos differentes serviços da Inspectoria do Telegrapho e Illuminação. Ahi serão installados o deposito, a officina de apparelho de gaz, a secção technica, secção de accumuladores dos apparelhos (Stone) o motor a petroleo para os ventiladores, o archivo da inspectoria e outras dependencias indispensaveis ao desenvolvimento sempre crescente do serviço.

Estão concluidos os projectos e orçamentos relativos á installação da luz electrica em Entre Rios e Lafayette. Convirá commetter estas installações á industria

particular, visto a deficiencia de pessoal montador, maxime tratando-se de trabalhos em estações onde a fiscalisação e assistencia não poderão ser as convenientes.

15º — Despeza

A despeza foi de		9.204:976$220
Em relação á bitola de 1.60:		
Pessoal	6.312:059$146	
Material	1.399:566$633	7.711:625$779
Em relação á bitola de 1.00:		
Lafayette:		
Pessoal	661:169$956	
Material	86:804$450	747:974$406
Norte:		
Pessoal	538:397$391	
Material	82:301$133	620:698$524
Linha Auxiliar:		
Pessoal	101:877$862	
Material	9:815$877	111:693$739
Ramaes de Angra e Lavras:		
Pessoal	10:846$632	
Material	2:137$090	12:983$722
Somma.		9.204:976$170

A despeza diaria foi de 25:219$112.

Comparando-se a despeza de 1905 com a de 1904 encontra-se a differença para mais em 1905 de 371:081$832, como se vê abaixo:

Annos	Pessoal	Material	Total
1904	7.492:013$886	1.341:880$502	8.833:894$388
1905	7.624:350$987	1.580:625$183	9.204:976$170

Differença para mais em

1905	132:337$151	238:744$681	371:081$832

A differença para mais provém do augmento de 20 conductores praticantes; 5 conductores de 4ª classe; 7 bagageiros, da gratificação de 20 °/₀ a titulados e de outras causas.

Do confronto das differentes verbas com as de 1904, nota-se que as de 1905 tiveram os seguintes augmentos:

Em pessoal:			
Movimento	92:604$565		
Telegrapho e illuminação . .	59:846$212		
Mais eventuaes	39:677$839	192:128$616	
Em material:			
Movimento	5:548$598		
Telegrapho e illuminação . .	318:056$004	323:604$602	515:733$218
Tiveram diminuição:			
Em pessoal:			
Escriptorios	9:190$232		
Estações.	6:615$738		
Telegrapho	51:985$495	67:991$465	
Em material:			
Escriptorios	864$885		
Estações.	65:399$762		
Telegrapho	7:523$801		
Eventuaes	3:071$473	76:859$921	144:651$386
Differença para mais em 1905 .	. . . .	. . . .	371:081$832

Houve, pois, augmento de 192:128$616 em diversas verbas, em pessoal do movimento, telegrapho e illuminação e eventuaes; e de 323:604$602 em material de movimento, telegrapho e illuminação: e diminuição de 67:791$465 em pessoal de escriptorios, estações e telegrapho; e em material inclusive eventuaes de 76:859$921 em escriptorios, estações e telegrapho.

Os seguintes quadros estabelecem a comparação nos dois ultimos annos :

Despezas dos escriptorios :

	1903	1904
Pessoal.	322:141$873	331:332$105
Material	22:071$608	22:936$493
Somma.	344:213$481	354:268$598

Despeza do movimento :

	1903	1904
Pessoal.	1.784:932$338	1.692:087$773
Material	56:082$079	50:533$481
Somma.	1.840:774$417	1.742:621$254

Despeza das estações :

	1903	1904
Pessoal	4.450:411$646	4.457:027$384
Material	937:921$843	1.003:321$605
Somma.	5.388:333$489	5.460:348$989

Despeza do telegrapho :

	1903	1904
Pessoal	766:641$832	818:627$327
Material	33:146$242	40:670$043
Somma	797:788$074	859:297$370

Despeza do telegrapho e illuminação :

	1903	1904
Pessoal	236:978$842	177:132$630
Material	526:842$464	208:786$460
Somma	763:821$306	385:919$090

Despezas eventuaes :

	1903	1904
Pessoal	63:484$506	23:806$667
Material	4:560$947	7:632$420
Somma	68:045$453	31:439$087

III

CONTABILIDADE

1º — Custo da Estrada

Bitola de 1m,60 :

Linha Central.	1ª secção	16.778:853$643	
	2ª »	15.801:726$070	
	3ª »	5.589:455$339	
	4ª »	12.322:177$856	
	5ª »	22.066:005$393	
Ramal. . .	de Santa Cruz. . .	1.341:095$077	
	da Gambôa. . . .	354:240$272	
	de Paracamby . . .	193:051$365	
	de S. Paulo. . . .	13.526:015$810	
	do Porto Novo do Cunha	5.484:895$526	
	do Paty do Alferes (estudos). . . .	11:678$770	
Estações		15.701:859$531	109.171:054$652

Bitola de 1m,00 :

Linha Central — 6ª Secção. . . .		18.239:474$151	
Ramal. . .	de S. Paulo (Jacarehy á Norte) . . .	14.714:063$603	
	de Bello Horisonte. .	2.749:914$011	
	de Ouro Preto. . .	4.460:014$306	
	de Lavras	783$700	

Estações	1.321:616$803	
Linha da antiga Melhoramentos (*). .	107:679$287	41.593:545$861
Total		150.764:600$513

Além das importancias acima existem mais as seguintes verbas que constituem conta de capital e fazem parte do activo do balanço e cujos titulos nos relatorios anteriores teem figurado no custo da Estrada :

Officinas do Engenho de Dentro . .	4.769:693$787	
Depositos diversos	3.259:832$881	
Casa de machinas de S. Julião . .	3:278$424	
Material rodante.	36.510:673$737	
Machinas, diversos moveis, utensilios, etc.	1.055:354$325	
Proprios diversos.	17:251$000	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	
» electrica.	349:396$598	
Usina de creosotagem	6:374$766	
Rotunda de Sete Lagoas	9:364$885	45.141:057$879
Material em ser.		8.480:639$200
Total.		53.621:687$079

A importancia de 109.182:191$505 dividida pela extensão de 879^{k},890 (bitola de 1^{m},60) de estrada em trafego, dá a quantia de 124:086$182 para custo médio por kilometro.

Assim dividindo-se tambem 38.625:333$325 pela extensão de 485^{k},695 dá para a bitola de 1^{m},00 da Central do Brazil propriamente dita, o custo médio por kilometro de 79:525$902.

2° — Renda

A renda foi em 1905.	28.641:492$942
Em 1904 foi de	28.223:686$529
Differença em 1905 para mais . . .	417:806$413

(*) Não está incluido o custo pelo qual foi adquirida.

Além da quantia de 28.641:492$942 foi mais arrecadada e considerada despeza a annullar a de 409:083$258, que prefaz o total de 29.050:576$200.

Os dados comparativos da renda dos dois annos são :

VERBAS	1905	1904	DIFFERENÇAS EM 1905	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Renda . . . do trafego	28.369:472$245	27.867:893$779	501:578$466	
Renda . . . do proprios	60:905$846	54:919$382	5:986$464	
Renda . . . eventual	85:517$112	87:953$540	. . . . .	2:436$428
Porcentagens diversas	118:142$739	209:409$828	. . . . .	91:267$089
Multas por infracção de contractos	7:456$000	3:500$000	3:950$000	
Multas por infracção do Regulamento	5$000	10$000	. . . . .	5$000
Somma	28.641:492$942	28.223:686$529	511:514$930	93:708$517
Differença para mais em 1905	. . . . .	. . . . .	417:806$413	

Tendo sido a extensão média em trafego de 1.627^{k},294 inclusive a linha da antiga Melhoramentos do Brazil, os ramaes de Lavras e Angra e o trecho de Cordisburgo a Curvello, a renda bruta por kilometro no anno de 1905 foi de . . . 17:600$810

que comparada com a de 1904. . . . . 17:858$828

demonstra o decrescimento por kilometro em 1905 de. . . . 258$018

O seguinte quadro mostra o movimento geral da renda nos dois ultimos annos :

VERBAS	1905		1904		DIFFERENÇAS PARCIAES NAS RENDAS EM 1905	
	QUANTIDADE	RENDA	QUANTIDADE	RENDA	PARA MAIS	PARA MENOS
Renda do trafego						
Viajantes	19.501.603	8.978:313$360	17.758.012	8.686:435$325	291:878$035	—
Bagagens	8.702.234,5	434:609$505	8.418.370,5	420:073$287	14:536$218	—
Encommendas	54.735.232	1.736:030$025	54.919.737,5	1.685:003$470	51:026$555	—
Animaos	303.758	1.078:276$310	273.364	1.015:294$130	62:928$180	—
Vehiculos	300	6:846$080	303	7:899$240	. . . .	1:053$160
Mercadorias . . Café	94.483.233	3.244:571$375	93.099.460	3.140:719$752	103:851$623	—
Mercadorias . . Diversas . . .	823.208.979	12.398:384$465	873.977.118	12.494:014$167	. . . .	95:629$702
Rendas diversas	. . . . .	333:235$950	. . . . .	282:472$501	50:763$449	—
Armazenagons.	. . . . .	71:118$060	. . . . .	47:374$360	23:743$700	—
Telegrapho	. . . . .	53:341$460	. . . . .	62:484$238	. . . .	9:142$778
Multas	. . . . .	34:745$655	. . . . .	26:123$309	8:622$346	—
Somma	. . . . .	28.369:472$245	. . . . .	27.867:893$779	607:404$106	105:825$640
Rendas arrecadadas pela Thesouraria						
Porcentagens diversas	. . . . .	118:156$611	. . . . .	209:409$828	. . . .	91:253$209
Ronda eventual	. . . . .	85:517$112	. . . . .	87:953$540	. . . .	2:436$428
» de proprios	. . . . .	60:905$346	. . . . .	54:919$382	5:986$464	—
Multas por infracção do contracto	. . . . .	785$000	. . . . .	3:700$000	4:350$000	—
Idem idem, do Regulamento . . .	. . . . .	5$000	. . . . .	10$000	. . . .	5$000
Total	. . . . .	28.641:906$814	. . . . .	28.223:686$529	617:347$570	199:594$637
Differença para mais em 1905 . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	418:145$933	

Arrecadou mais a Estrada durante o anno a quantia de 4.159:092$303 pertencente ás companhias em trafego mutuo, á taxa sobre transportes de viajantes e aos impostos dos Estados de S. Paulo, Minas Geraes e Rio de Janeiro.

As parcellas das differentes verbas de renda do trafego comparadas com a somma dão as seguintes percentagens :

	1905	1904
Viajantes	31,65	31,17
Bagagens	1,53	1,51
Encommendas.	6,12	6,05

	1905	1904
Animaes	3,81	3,64
Vehiculos	0,02	0,03
Mercadorias. Café	11,44	11,27
Mercadorias. Diversas	43,70	44,83
Rendas diversas	1,17	1,02
Armazenagens	0,25	0,17
Telegrapho	0,19	0,22
Multas	0,12	0,09
Somma	100,00	100,00

O movimento e a renda de passageiros, discriminados pelos trens dos suburbios e do interior, foram :

VERBAS		1905			
		NUMERO POR CLASSE	TOTAL DE VIAJANTES	RENDA POR CLASSE	TOTAL DA RENDA
Viajantes dos suburbios	1ª classe	5.5[illegible]7.594,5		1.558:961$850	
	2ª »	12.202.662,5	17.740.257	2.028:809$460	3.587:771$310
» do interior	1ª »	372.363		2.850:666$570	
	2ª »	1.389.003	1.761.366	2.599:875$480	5.390:542$050
Somma		. . . . .	19.501.623	. . . . .	8.978:313$360
		1904			
Viajantes dos suburbios	1ª classe	5.002.845,5		1.516.[illegible]61$920	
	2ª »	11.084.100	16.087.952,5	1.864:411$410	3.380:873$330
» do interior	1ª »	353.608,5		2.878:783$905	
	2ª »	1.286.451	1.670.059,5	2.426:775$090	5.305:561$995
Somma »		. . . . .	17.758.012	. . . . .	8.686:435$325

VERBAS		DIFFERENÇAS EM 1905			
		NUMERO DE VIAJANTES		RENDA	
		Para mais	Para menos	Para mais	Para menos
Viajantes dos suburbios	1ª classe	533.749	—	42.499.939	
	2ª »	1.115.5[illegible]2,5	—	161.398.050	
» do interior	1ª »	—	—	—	23.119.435
	2ª »	102.552	11.245,5	113.099.490	

O quadro seguinte facilita a comparação da quantidade e da renda de bagagens, encommendas e mercadorias em 1905 e 1904:

DESIGNAÇÃO	1905		1904	
	QUANTIDADE	RENDA	QUANTIDADE	RENDA
Bagagens e encommendas pelos trens dos suburbios.	24.905.432	299:216$940	23.306.144	250:170$800
Bagagens pelos trens do interior	1.203.484,5	276:768$605	1.171.721,5	280:232$237
Encommendas pelos trens do interior	37.828,550	1.594:623$985	38.860.242,5	1.544:673$720
Total das bagagens e encommendas.	63.437.466,5	2.170:639$530	63.338.108	2.105:076$757
Mercadorias da Capital para o interior	279.248.689	6.870:488$404	271.933.020	6.787:586$279
Mercadorias do interior para a Capital e demais estações. Café	94.483 233	3.244:571$375	93.099.460	3.140:719$752
Mercadorias do interior para a Capital e demais estações. Diversas	543.960.290	5.527:896$061	602.044.089	5.706:427$288
Total das mercadorias	917.692.212	15.642:955$840	967.076.578	15.634:733$919

No ultimo quinquennio o numero de viajantes transportados foi :

ANNOS	SERVIÇO DOS SUBURBIOS			SERVIÇO DO INTERIOR			TOTAES GERAES
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	
1901	3.693.932,5	8.942.779	12.636.711,5	392.529,5	1.449.689	1.842.218,5	14.478.930
1902	4.016.364	9.335.796	13.352.160	330.876,5	1.361.214	1.742.090,5	15.094.250,5
1903	4.251.702	9.849.256,5	14.100.958,5	398.316.5	1.282.326,5	1.680.643	15.781.601,5
1904	5.003.843,5	11.841.109,5	16.087.952,5	383.608,5	1.286.451	1.670.059,5	17.758.012
1905	5.537.594,5	12.202.662,5	17.740.257	372.363	1.389.003	1.761.336	49.501.623

Movimento e renda de viajantes nos trens dos suburbios, durante o mencionado periodo :

ANNOS	NUMERO	RENDA
1901	12.636.711,5	2.611:767$705
1902	13.352.160	2.736:190,731
1903	14.100 958,5	2.844:040$920
1904	16:087.952.5	3.380:872$330
1905	17.740.257	3.587:771,310

O seguinte quadro mostra a quantidade em kilogrammas de bagagens, encommendas e mercadorias transportadas no mesmo periodo :

ANNOS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS		TOTAL DAS MERCADORIAS
		DA CAPITAL PARA O INTERIOR	DO INTERIOR PARA A CAPITAL E DIVERSAS ESTAÇÕES	
	Ks.	Ks.	Ks.	Ks.
1901	52.042.035	275.591.246	591.127.028	866.718.274
1902	53.092.111	234.412.757	645.862.062	880.274.819
1903	51.968,172	279.991.318	741.615.697	1.021.607.015
1904	63.338.108	271.933.029	602.044.089	873.977.118
1905	63.437.466,5	279.248.689	638.43[illegible].523	917.692.212

TRANSPORTES POR CONTA DE DIVERSOS MINISTERIOS, ESTADOS, ETC.

Na renda do trafego correspondente ao exercicio considerado está incluida a quantia de 1.417:135$600, proveniente de transportes concedidos a varios ministerios, Estados, etc., cuja comparação consta do quadro abaixo :

VERBAS	1905	1904	DIFFERENÇA EM 1905	
			Para mais	Para menos
Vjajantes.	685:890$600	986.311$400	—	300:420$800
Encommendas	192:450$700	190:028$100	2:422$600	—
Mercadorias . Diversas.	116.019$600	99.409$100	16:580$200	—
Mercadorias . Valores	332:472$500	448.029$900	—	115.557$400
Animaes	6:220$600	1.849$700	4:370$900	—
Vehiculos	670$600	445$900	224$700	—
Telegrammas	1.989$800	2:104$100	—	114$300
Rendas diversas	81:391$200	37:180$100	44:211$100	—
Somma	1.417:135$600	1.765:418$600	67.800$500	416.082$500
Differença para menos em 1905	—	—	348:283$000	

A discriminação dos referidos transportes, segundos os ministerios, etc., é a seguinte:

Ministerio. . .	da Industria, Viação e Obras Publicas . .	39:696$600
	» Guerra	565:131$700
	» Fazenda.	357:289$600
	» Marinha.	905$200
	» Justiça	78:862$600
	das Relações Exteriores	537$400
Estado	do Rio de Janeiro.	24:370$300
	de S. Paulo	59:787$300
	de Minas Geraes	243:153$100
Camara dos Deputados.		6$000
Prefeitura do Districto Federal		2:995$400
Estrada de Ferro.	Oeste de Minas.	42:691$600
	Minas & Rio	1:708$800
		1.417:135$600

3º — Despeza

A despeza do custeio em 1905 foi de. . 27.823:789$591

» » » » » 1904 » » . . 27.840:953$150

Sendo a differença em 1905 para menos em. 17:163$559

A despeza do custeio distribue-se pelas diversas divisões da Estrada do seguinte modo:

VERBAS DE DESPEZA		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central.	Directoria e Secretaria	107:415$393	34:680$736	142:096$129
	Thesouraria	122:760$238	1:977$910	124:738$148
	Intendencia	223:315$525	24:235$165	247:550$690
Trafego		7.708:102$149	1.496:873$721	9.204:976$170
Contabilidade		506:257$625	48:415$852	554:673$477
Locomoção		4.653:693$865	5.377:834$400	10.031:528$265
Via permanente e edificios		5.816:973$196	1.701:253$216	7.518:226$412
Somma.		19.138:518$291	8.685:271$300	27.823:789$591

A despeza do custeio foi em 1905 e em 1904 a seguinte :

VERBAS		1905	1904	DIFFERENÇAS EM 1905	
				PARA MAIS	PARA MENOS
Administração Central.	Directoria e Secretaria . .	142:096$129	135:520$657	6:575$472	
	Thesouraria	124:738$148	123:477$208	1:260$940	
	Intendencia	247:550$990	226:324$925	21:226$065	
Trafego		9.204:976$170	8.794:063$032	410:913$138	
Contabilidade		554:673$477	519:350$183	35:323$294	
Locomoção		10.031:528$265	11.019:939$045	. . . . .	988:410$780
Via permanente e Edificios		7.518:222$412	7.022:278$100	495:948$312	
Somma		27.823:789$591	27.840:953$150	971:247$221	988:410$780
Differença para menos em 1905		. . . . .	. . . . .	17:163$559	

Comparadas as despezas do custeio de 1905, separadamente, pessoal e material, com as correspondentes em 1904, chega-se ao resultado abaixo:

VERBAS	1905	1904	DIFFERENÇAS EM 1905	
			Para mais Pessoal	Para menos Material
Pessoal	19.138:518$291	18.500:623$133	637:895$168	
Material	8.685:271$300	9.340:330$017	. . . . .	655:058$717
Somma.	27.823:789$591	27.840:953$150	637:895$168	655:058$717

Houve, portanto, em 1905 o augmento de 637:895$168 na despeza do pessoal e o decrescimento de 655:058$717 na do material.

A despeza total por kilometro de extensão em trafego foi:

Em 1905.	17:213$942
» 1904.	17:616$519
Sendo a differença para menos em 1905 de .	402$577

A distribuição da despeza kilometrica pelas divisões da Estrada consta do seguinte quadro:

VERBAS DE DESPEZA		DESPEZA POR KILOMETRO	RELAÇÃO POR CENTO DO TOTAL
Administração Central	Directoria e Secretaria	87$912	0,52
	Thesouraria	77$172	0,45
	Intendencia	153$151	0,89
Trafego		5:691$908	33,08
Contabilidade		343$164	1,99
Locomoção		6:206$277	36,05
Via permanente e edificios		4:651$355	27,02
Somma		17:213$942	100,00

Tendo sido a renda bruta em 1905 de	28.641:492$942
e o custeio de	27.823:789$591
Verifica-se o saldo de	817:703$351
A relação da despeza para a renda foi em 1905 de	97,15 %
e em 1904 de	98,64 %

A despeza com obras novas e augmento de material rodante em 1905 foi, conforme o quadro seguinte :

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
LINHA E EDIFICIOS			
1ª Secção	1.210:910$468	388:766$825	1.599:677$293
2ª »	31:951$056	4:730$761	36:693$817
3ª »	13:870$650	9:775$979	23:646$629
5ª »	2:932$775	1:451$433	4:384$208
6ª »	19:089$045	14:153$753	33:242$798
Ramal da Gambôa	720$050	—	720$050
Ramal de Ouro Preto	3:266$825	1:170$952	4:437$777
Ramal » S. Paulo	793:587$396	395:745$624	1.189:333$020
Ramal » Porto Novo	5:688$625	2:808$557	8:497$182
Ramal » Lavras	423$900	35$000	458$900
Ramal » Santa Cruz	27:085$925	290$442	27:376$367
Linha auxiliar (ex-E. F. Melhoramentos do Brazil)	55:794$385	16:298$185	72:092$570
Estações	94:822$125	169:331$887	264:154$012
Botucatú (Sete Lagôas)	7:627$000	1:737$885	9:364$885
Illuminação electrica	7:553$225	78:534$504	86:087$729
Somma	2.275:326$450	1.084:810$787	3.360:167$237
LOCOMOÇÃO			
Trem rodante	42:772$088	1.094:485$083	1.137:258$171
Officinas do Engenho de Dentro	52:954$154	269:152$924	322:174$078
Depositos diversos	3:236$450	51:682$829	54:919$279
Somma	99:002$992	1.415:098$136	1.514:701$128
Prolongamento (6ª Divisão)	406:111$919	262:034$413	668:196$332
Total geral	2.780.441$361	2.762.653$636	5.543:061$997

A despeza geral de custeio, obras novas e augmento de material rodante foi a seguinte :

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central. Directoria e Secretaria	107:415$393	34:680$736	142.096$129
Administração Central. Thesouraria	122.760$208	1.977$910	124.738$118
Administração Central. Intendencia	223:315$525	24:235$465	247:550$990
Trafego	7.708:102$549	1.493:873$621	9.201.976$170
Contabilidade	506:257$625	48:415$852	554:673$477
Locomoção	4.653:693$865	5.377:834$400	10.031:528$265
Via permanente	5.846:973$196	1.701:252$216	7.548:226$412
Prolongamento (6ª divisão)	406:111$919	262:084$413	668:196$332
Somma	19.541:600$240	8.947:355$713	28.491:985$925

Considerando na receita a renda ficticia proveniente de transportes gratuitos em serviço proprio e no de diversos, cuja importancia é de	5.930:166$148
a renda bruta elevar-se-ha a	34.571:659$090
e sendo o custeio de	27.823:789$591
será a renda liquida de	6.747:869$499

O seguinte quadro mostra a renda geral, custeio, renda liquida, relação do custeio para a renda geral e receita e despeza por kilometro de extensão da Estrada em trafego, no ultimo quinquennio:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	RENDA GERAL	DESPEZA DO CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA A RENDA GERAL	RECEITA (POR KILOMETRO DA EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO)	DESPEZA (POR KILOMETRO DA EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO)	DIFFERENÇAS POR CENTO DA RENDA — PARA MAIS	DIFFERENÇAS POR CENTO DA RENDA — PARA MENOS
	k									
1901	1.257,714,5	1,30	31.920:349$826	26.340:140$458	5.580:200$368	82,52	25:379$656	20:942$369	6,57	
1902	1.257,714,5	—	30.392:065$132	26.708:315$876	3.683:749$256	87,88	24:164$518	21:235$595	. .	5,03
1903	1.263,070	0,42	30.531:863$206	26.021:467$136	4.510:396$070	85,23	23:359$823	19:909$273	0,46	
1904	1.580,389	25,12	23.307:809$942	23.290:740$985	17:068$957	99,93	17:918$253	17:901$124	. .	7,23
1905	1.627,204	2,96	28.641:492$942	27.823:789$591	817:703$351	97,15	17:600$687	17:098$194	1,18	

No quadro acima não está incluida a renda ficticia.
NOTA — No anno de 1904 inclui-se a renda e a despeza da «Linha Auxiliar», correspondentes ao 1º semestre, por estar a sua extensão comprehendida na média em trafego.

4º — Receita e despeza effectiva

A receita effectiva no anno de 1905 foi de .	29.871:849$697
e a despeza effectiva por conta do credito ordinario de	31.722:890$789
dando o *deficit* em 1905 de . . .	1.851:041$092

A despeza é assim discriminada :

Paga pela Estrada.	20.986:036$494
» pelo Thesouro	10.736:854$295
Total	31.722:890$789
Comparando a receita effectiva em 1904.	29.051:578$775
com a do exercicio de 1905 . . .	29.871:849$697
encontra-se a differença para mais em 1905.	820:270$922
A despeza effectiva de 1904 foi de . .	31.405:912$265
que, comparada com a de 1905 .	31.722:890$789
verifica-se a differença para mais em 1905 de	829:495$339

Para o exercicio de 1906 foram orçadas por lei as despezas provaveis como custeio da Estrada e com o necessario para obras novas e augmento do material rodante (conta de capital) em 33.363:436$870.

Administração Central.	Directoria e Secretaria.	115:667$500	
	Thesouraria. . . .	100:460$000	
	Intendencia. . . .	243:101$000	459:228$500
Trafego.			7.914:318$500
Contabilidade			527:296$000
Locomoção			12.444:731$000
Via-permanente.			9.990:008$870
Gratificações diversas, ajudas de custo, etc.			1.327:854$000
Eventuaes			700:000$000
Total votado.			33.363:436$870

5º — Renda ficticia

Os transportes effectuados gratuitamente em 1905, importaram em..... 5.930:166$148, assim discriminados:

VERBAS	1905	1904	DIFFERENÇAS EM 1905	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Passagens	981:266$100	815:745$900	165:520$200	
Encommendas	1.105:966$800	556:295$800	549:571$000	
Mercadorias	2.158:021$300	1.638:321$900	519:699$400	
Animaes	1:276$600	888$600	388$000	
Vehiculos	7:574$000	9:891$300	.....	2:317$300
Telegrammas	1.504:913$748	1.379:981$068	124:932$680	
Rendas diversas	171:147$600	33:226:500	137:921$100	
Somma	5.930:166$148	4.434:451$068	1.498:032$380	2:317$300
Differença para mais em 1905	.....	.....	1.495:715$080	

A discriminação destes transportes segundo a procedencia é a seguinte:

Serviço proprio da Estrada	5.641:301$848
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	104:728$900
Palacio da Presidencia da Republica	1:664$200
Servico Postal	180:231$600
Santa Casa da Misericordia	2:239$600
Somma	5.930:166$148

6º — Reclamações por differenças em fretes

Foram apresentadas durante o anno de 1905, por differenças em fretes, 334 reclamações, das quaes:

Foram pagas	222	na importancia de	9:078$075
» indeferidas	63		1:432$680
Pertencentes ás Estradas extranhas	49		1:266$000
Total	334		11:776$755

Das 49 pertencentes ás Estradas extranhas cabem :

A' Estrada de Ferro.	Leopoldina . . .	32	na importancia de	437$600
	Minas & Rio . .	2		2$400
	Oeste de Minas .	3		111$900
	Sapucahy . . .	3		478$300
	União Valenciana .	2		10$200
	Rio das Flores . .	3		110$700
	Muzambinho . .	3		112$700
	Juiz de Fóra e Piau .	1		2$200
		49		1:266$000

As Companhias em trafego mutuo restituiram por conta desta Estrada 113 reclamações na importancia de 864$740.

IV

LOCOMOÇÃO

1º — Material rodante

Locomotivas

O numero de locomotivas em 31 de dezembro de 1905 era o seguinte:

DESIGNAÇÃO	NUMEROS — (BITOLAS)					TOTAES
	m 1,60	m 1,00 Lafayette	m 1,00 Norte	m 1,00 Linha auxiliar	m 1,00 O. da Minas	
Locomotivas inglezas 6 rodas	2	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2
» americanas 4 »	93	12	10	7	4	126
» » 6 »	48	13	4	2	. . . . .	67
» » 8 »	63	18	14	3	. . . . .	98
» » 10 »	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
» tender » 4 »	2	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2
» » belga 4 »	1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1
	210	43	28	12	4	297

As condições destas locomotivas eram as seguintes:

Bitola de 1m,60:

Em bom estado	91	
» estado regular	49	
» mau estado	44	
» reparação	26	210

Bitola de 1m,00 Lafayette:

Em bom estado	26	
» estado regular	7	
» mau estado	3	
» reparação	7	43

Bitola de 1m,00 Norte:

Em bom estado	10	
» estado regular	7	
» mau estado	6	
» reparação	5	28

Bitola de 1m,00 Linha Auxiliar:

Em bom estado	6	
» estado regular	3	
» mau estado	3	
» reparação	—	12

Bitola de 1m,00 Oeste de Minas:

Em bom estado	3	
» estado regular	—	
» mau estado	1	
» reparação	—	4

A estrada possue um velocipede a vapor, construido nas Officinas do Engenho de Dentro e que se acha em mau estado.

Os seguintes quadros mostram com clareza o estado das locomotivas no periodo de 1900 a 1905:

Bitola de 1m,60

Annos	Estado das Locomotivas					Locomotivas	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1900	110	26	52	19	207	—	—
1901	113	26	45	17	207	—	—
1902	114	31	48	19	212	5	—
1903	117	43	33	20	213	1	—
1904	111	43	35	24	213	—	—
1905	91	49	44	26	210	6	9

Foram vendidas nove locomotivas como ferro velho em 1905 e adquiridas seis novas.

Bitola de 1m,00 — Lafayette

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1900	17	8	19	5	49	—	—
1901	18	11	15	5	49	—	—
1902	21	11	11	4	47	—	—
1903	23	10	8	4	45	—	—
1904	25	7	8	3	43	—	—
1905	26	7	3	7	42	—	1

Em 1905 foi vendida uma locomotiva como ferro velho.

Bitola de 1m,00 — Norte

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1900	17	8	17	5	47	—	—
1901	19	10	8	6	43	—	—
1902	17	6	8	4	35	—	—
1903	8	10	12	5	35	—	—
1904	10	8	7	10	35	—	—
1905	10	7	6	5	28	—	5

Em 1905 passaram duas locomotivas a trabalhar na linha da Oeste de Minas e cinco foram vendidas como ferro velho.

Bitola de 1m,00 — Linha Auxiliar

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Totaes	Adquiridas	Condemnadas
1903	6	2	1	1	10	—	—
1904	6	3	—	1	10	—	—
1905	6	3	3	—	12	—	—

Em 1905 passou uma machina de Lafayette a trabalhar na Linha Auxiliar e outra na de Oeste de Minas.

Bitola de 1m,00 — Oeste de Minas

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Mau	Em reparação	Total	Adquiridas	Condemnadas
1905	3	—	1	—	4	—	—

Em 1905 vieram duas locomotivas do deposito do Norte para trabalhar na linha de Oeste de Minas.

Locomotivas da bitola de 1m,60

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Inglaterra	2	Cargas	29,4	6	0,400	0,610	1,499	
	12	Passageiros. . . .	43	4	0,457	0,610	1,676	
	2		36,4	4	0,457	0,610	1,575	
	4		38	4	0,457	0,610	1,575	
	2		25,2	4	0,457	0,610	1,676	
	3		46	4	0,457	0,610	1,676	
	20		38	4	0,457	0,610	1,575	
	9		32	4	0,432	0,610	1,676	
	30		36	4	0,432	0,610	1,676	
	6		60,7	6	0,483	0,660	1,727	
	3		23	4	0,381	0,610	1,473	
	5		46	4	0,330	0,610	1,712	
	25		62	6	0,483	0,610	1,575	Brooks. Suburbana.
Estados Unidos da America do Norte .	10	Mogul	36	6	0,457	0,610	1,397	
	4		36	6	0,457	0,610	1,346	
	3		50	6	0,483	0,610	1,397	
	3	Consolidation . . .	53	8	0,533	0,609	1,283	
	4		73	8	0,533	0,660	1,346	
	5		44	8	0,508	0,610	1,283	
	8		50	8	0,508	0,610	1,283	
	2		52	8	0,508	0,610	1,283	
	2		61	8	0,533	0,610	1,283	
	8		56,5	8	0,533	0,610	1,283	
	1	Cargas	70	10	0,559	0,660	1,143	Decapod.
	15		77	8	0,533	0,660	1,372	Mastodonte.
	16		67,5	8	0,533	0,610	1,372	Idem.
	2	Machina-tender . . .	42	4	0,406	0,550	1,118	
Belgica	1	» » . . .	18	2	0,286	0,408	0,978	
	210							

Quantidade de locomotivas da bitola de 1m,60 existentes em 31 de dezembro de 1905, discriminadas as datas da sua acquisição e os serviços a que são destinadas:

Bitola de 1m,60 — 4ª Divisão — Locomoção

ANNOS DE ACQUISIÇÃO	LOCOMOTIVAS PARA TRENS								TOTAL
	PASSAGEIROS		CARGAS		MIXTOS		MANOBRAS		
	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	
1867	1	30	—	—	—	—	—	—	1
1869	—	—	2	45, 48	—	—	—	—	2
1871	2	55, 56	1	52	—	—	—	—	3
1873	5	61 e 63, 65,66	—	—	4	70 a 72, 74	—	—	9
1876	11	77 a 80 e 90 a	—	—	10	81 a 87, 89	—		21
. . . . .	—	95	—	—	—	96 a 99 e 101	—	—	—
1877	8	110 a 117	5	104 a 107, 109	—	—	—	—	13
1881	4	1 a 4	—	—	—	—	—	—	4
1883	3	19 a 21	—	—	—	—	—	—	3
1885	—	—	1	119	—	—	—	—	1
1888	—	—	8	121 a 130	—	—	—	—	8
1889	2	12 , 122	—	—	—	—		—	1
1891	19	6, 7, 10, 131	7	133, 134, 146	3	151 a 153		—	29
. . . . .	—	132, 135 a	—	147, 154, 155	—	—	—	—	—
. . . . .	—	145, 148 a 150	—	—	—	—	—	—	—
1892	10	150 a 165	—	—	—	—	—	—	10
1893	20	171 a 190	5	166 a 170	—	—	—	—	25
1894	15	B. S. 200 a 224	—	—	—	—	—	—	2[illegible]
1895	—	—	13	B. M. 225 a 230, 191 e 193	—	—	—	—	13
1897	5	256 a 2[illegible]	16	240 a 255	—	—	—	—	21
1902	4	11 a 14	—	—	—		2	1[illegible], 16	6
1905	2	17, 18	4	37 a 40	—	—	—	—	6
Totaes.	121	—	67	—	17	—	2	—	210

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Lafayette)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DAS RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Estados Unidos da America do Norte.	3	Passageiros . . .	14	4	0,330	0,457	0,914	
	2	» . . .	18,3	4	0,330	0,457	1,143	
	2	» . . .	21,3	4	0,355	0,508	1,245	
	4	» . . .	20	4	0,355	0,457	1,143	
	1	» . . .	20	4	0,330	0,457	1,143	
	16	Consolidation . .	23,1	8	0,406	0,508	0,940	
	1	Carga.	31	8	0,406	0,508	0,914	Mastodonte.
	1	Mogul . . .	19	6	203/356	0,457	1,041	Compound.
	2	» . . .	18,6	6	0,330	0,457	1,041	
	6	» . . .	27,2	6	0,406	0,508	1,168	
	4	» . . .	27,2	6	0,406	0,508	1,220	
	42							

55 59 4 53

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Taubaté á Norte)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DAS RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Estados Unidos da America do Norte.	5	Passageiros . . .	60,5	4	0,355	0,457	0,168	
	5	» . . .	22	4	0,355	0,457	0,144	
	1	Mogul	22	6	0,330	0,457	0,940	
	1	»	22,8	6	0,330	0,457	1,016	
	1	»	22,8	6	0,355	0,457	1,016	
	1	»	22,8	6	0,330	0,406	1,016	
	14	Consolidation. . .	44,5	8	0,406	0,508	0,914	
	28							

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DAS RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DOS CYLINDROS	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Estados Unidos da America do Norte.	1	Passageiros. . .	20	4	0,330	0,457	0,914	
	1	» . . .	22,2	4	0,305	0,406	1,092	
	1	» . . .	18	4	0,279	0,406	0,889	
	1	» . . .	25,8	4	0,330	0,457	1,143	
	1	» . . .	22,6	4	229/381	0,508	1,200	Compound
	1	» . . .	22,2	4	0,305	0,406	1,041	
	1	Mogul.	16,3	6	0,279	0,330	0,889	
	1	»	23,1	6	190/330	0,457	0,984	»
	1	»	15,8	6	0,279	0,406	0,889	
	1	Consolidation . .	31,7	8	229/381	0,457	0,889	»
	1	» . .	35,8	8	0,406	0,508	0,940	
	1	» . .	29,4	8	0,356	0,457	0,889	
	12							

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Oeste de Minas)

PROCEDENCIA	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	TYPOS	PESO DAS LOCOMOTIVAS EM TONELADAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			OBSERVAÇÕES
					DIAMETRO DO CYLINDRO	CURSO DO EMBOLO	DIAMETRO DAS RODAS	
Estados Unidos da America do Norte.	1	Passageiros	22	4	0,305	0,406	1,092	
	1	»	22	4	0,229	0,508	1,245	
	2	»	22	4	0,353	0,508	1,143	
	4							

Quantidade de locomotivas da bitola de 1m,00 existentes em 31 de dezembro de 1905, discriminadas as datas da sua acquisição e os serviços a que são destinadas:

Linhas do Centro e Auxiliar, Ramaes de S. Paulo e de Barra Mansa:

Bitola de 1m,00 — 4ª Divisão — Locomoção

ANNOS DE ACQUISIÇÃO	LOCOMOTIVAS PARA TRENS								TOTAL
	PASSAGEIROS		CARGAS		MIXTOS		MANOBRAS MACHINA-TENDER		
	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	
1878	—	—	—	—	2	29, 36	—	—	2
1887	1	5	1	37	—	—	—	—	2
1889	1	12	4	39 a 42	—	—	—	—	5
1891	8	6,10,13, 15. 25 a 28	1	43	2	30, 32	1	29	12
1892	2	11, 24	4	38, 44, 45 e 54	1	30	—	—	7
1893	8	4, 5, 7 a 9, 21 a 23	5	9, 36 a 48, 51	1	2	2	1, 2	16
1894	4	2, 6, 7, 27	20	B.M. 1 a 6, 8 a 15, 4, 49	1	8	2	3, 4	27
. . . . .	—	—	—	B.M. 50, 52, 53, 55	—	—	—	—	—
1895	5	B. S. 16 a 20	—	—	—	—	—	—	5
1896	1	3	—	—	6	29 a 24	—	—	7
1898	—	—	—	—	4	25 a 28	—	—	4
Totaos.	30	—	35	—	17	—	4	—	87

Observação — A repetição do mesmo numero de ordem indica existencia de locomotivas com a mesma numeração nas quatro linhas da bitola de 1m,00.

Carros e vagões

Os seguintes quadros indicam o numero, classificação e outros detalhes relativos aos vehiculos diversos existentes em 31 de dezembro de 1905:

Carros e vagões para bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
	Estado	. . . . .	1	. . . . .	16.500	8
Carros especiaes.	A	Carros de inspecção.	2	. . . . .	7.690	4
	»	» » pagador	1	. . . . .	7.250	4
	DM	» typo americano para trens nocturnos	22	5 a 20 passagr.	20.255 a 22.100	8
» de 1ª classe.	B	» salões typo americano para trens do interior com gabinetes reservados	66	48 »	17.890 » 19.575	8
	»	» salões, typo americano, para trens de suburbios . . .	58	48 a 60 »	16.625 » 19.635	8
	BD	» salões, typo americano para trens mixto	18	24 pass. de 1ª e 2 de 2ª. . .	15.675	8
	C	» salões typo belga com gabinete para trens de suburbios. .	1	22 passageiros.	7.225	4
» » 2ª classe.	D	» typo americano para trens expresso e de suburbio . .	102	94 a 98 pass. ag.	14.175 » 18.800	8
	E	» » belga para trens mixto . .	2	50 »	7.375	4
» para enfermos.	EE	» para transporte de enfermos . .	2	. . . . .	6.730	4
» » bagagem e correio.	F	» » bagagem dos trens de suburbios	8	10.000 kilogs.	7.430	4
	FV	» bagagem e correio dos trens expressos.	16	8.000 »	13.945	8
	R	» correio, typo americano .	16	. . . . .	12.525 » 20.030	8
	S	» » » » inglez. . .	4	. . . . .	7.450	4
Carros funebres.	X	» funebres de 1ª classe	2	. . . . .	7.450	4
	Z	» » » 2ª »	2	. . . . .	6.550	4
» para animaes	G	» para transporte de animaes. .	12	6	7.140 » 7.97[illegible]	4
	H	» » transporte de gado em pé.	2[illegible]	16	11.125 » 11.200	8
	J	» » » » » suino.	[illegible]	20	6.250 » 9.375	4
	JJ	» » » » » » .	4	40	13.250 » 14.100	4
	K	» » » carne verde .	8	20.000 kilogs.	12.250 » 14.950	8
	FV	» » » » leite . . .	10	7.000 »	15.940 » 17.110	8
	L	» » » » mercadoria .	1	. . . . .	10.775 » 14.425	4
Vagões para mercadorias.	M	Vagão aberto sem borda	[illegible]	8.000 »	5.700	4
	N	» » com »	10	10.000 »	. . . . .	8
	OO	Vagões tubulares, para transporte de carvão	[illegible]	30.000 »	4.800 » 6.100	8
	OT	» tubulares para transporte de carvão	15[illegible]	20.000 »	9.725 » 11.450	8
	P	» de lastro	7	8.000 »	4.225 » 4.925	4
	Q	» para transporte de mercadoria	6	10.000 »	5.470 » 7.100	4
	T	» » » » trilhos . .	2[illegible]	20.000 »	9.110 » 12.250	8
	V	» » » » mercadoria	663	20.000 »	10.775 » 13.425	8
		» tubulares com borda baixa . .	1	20.000 »	8.810	8
Carros diversos . .	TG	» » do gaz.	[illegible]	8.000 »	15.375 » 16.903	8
	»	» » »	2	. . . . .	3.253	4
	—	» para inspecção de tunnois . .	1	. . . . .	5.700	4
	—	» prancha.	1	. . . . .	4.500	4
	—	» dormitorio do pessoal do lastro.	6	. . . . .	19.425	8
			2.409			

Movimento de carros e vagões da bitola de 1m,60 em 31 de dezembro de 1903

SERIES	EXISTENCIA			REPARADOS	AUGMENTO		BAIXA NO STOCK	DIFFERENÇA	OBSERVAÇÕES
	NAS OFFICINAS	TOTAL			NOVOS	TRANSFORMADOS			
		31-12-02	31-12-03						
Estado . . .	. .	1	1	—	—	—	—	—	
A	. .	3	3	1	—	—	—	—	
B	27	124	214	53	—	—	—	—	
BD	. .	6	6	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	2 ainda figuram na serie B.
C	2	3	3	—	—	—	—	—	
D	9	110	110	61	—	—	—	—	
DM	5	22	22	9	—	—	—	—	
E	1	3	3	—	—	—	—	—	
EE	. .	1	1	—	—	—	—	—	
FF	1	11	11	6	—	—	—	—	
R	. .	11	11	5	—	—	—	—	
S	3	6	6	1	—	—	—	—	
X	. .	2	2	—	—	—	—	—	
Z	. .	2	2	—	—	—	—	—	
F	2	11	11	6	—	—	—	—	
FV	2	6	6	9	—	—	—	—	
G	. .	12	12	5	—	—	—	—	
H	16	251	239	218	. . .	. . .	15	— 15	Devido ao mau estado.
I	1	2	4	3	. . .	2	. .	+ 2	Da serie Q.
H	. .	4	4	7	—	—	—	—	
K	9	53	53	15	—	—	—	—	
L	2	12	12	2	—	—	—	—	
M	6	10	10	4	—	—	—	—	
N	6	6	6	—	—	—	—	—	
OO	19	32	79	44	40	. . .	. .	+ 40	Ferragens fornecidas por A. Meyer
OT	51	190	191	107	1	. . .	. .	+ 1	Fornecido pela Companhia Constructora.
P	1	16	16	—	—	—	—	—	
PT	5	8	8	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	Baixa devido a avarias em desastre
Q	72	524	568	404	51	2	9	+ 44	Novos fornecidos por H. Biehn.
T	67	257	257	380	. . .	. . .	. .	. . .	Companhia Metalurgica transformados nas officinas.
TG	1	9	9	3	—	—	—	—	
U	64	673	674	376	1	. . .	. .	+ 1	Fornecido pela Companhia Constructora.
Tubular. . . .	1	1	1	—	—	—	—	—	
Lastro	1	6	6	1	. . .	. . .	. .	. . .	Alem dos 374 da bitola de 1m,60 havia em reparação nas Officinas mais um carro serie BD e tres da serie V pertencentes á linha auxiliar.
I. tunneis . . .	. .	. . .	1	. . .	. . .	1	. .	+ 1	
Prancha . . .	. .	. . .	1	. . .	. . .	1	. .	+ 1	
	374	2.398	2.473	1.720	93	6	24	+ 75	

Movimento de carros e vagões da bitola de 1m,60 em 31 de dezembro de 1904

SERIES	EXISTENCIA			REPARADOS	AUGMENTO		BAIXA NO STOCK	DIFFERENÇAS	OBSERVAÇÕES
	NAS OFFICINAS	TOTAL			NOVOS	TRANSFORMADOS			
		31-12-03	31-12-04						
Estado	. .	1	1	—	—	—	—	—	
A	. .	3	3	1	. .	—	—	—	
B	10	124	136	45	20	. .	8	— 12	Fornecidos pela Companhia Edificadora.
BD	1	6	8	4	. .	2	. .	— 2	Transformados para serie B.
C	2	3	3	—	—	—	—	—	
D	10	110	110	28	—	—	—	—	
DM	3	22	22	6	—	—	—	—	
E	. .	3	3	—	—	—	—	—	
EE	. .	1	2	1	. .	1	. .	— 1	Transformado para serie S.
FF	. .	11	17	2	6	. .	. .	— 6	Fornecidos pela Companhia Edificadora.
R	. .	11	17	2	6	. .	. .	— 6	Fornecidos pela Companhia Edificadora.
S	. .	6	4	1	. .	. .	2	— 2	Transformados para serie EE e um em mau estado.
X	. .	2	2	—	—	—	—	—	
Z	. .	2	.	—	—	—	—	—	
F	. .	11	11	6	—	—	—	—	
FV	2	6	6	6	—	—	—	—	
G	1	12	1	2	—	—	—	—	
H	38	299	286	119	50	. .	3	— 47	Fornecidos pela Companhia Edificadora.
I	. .	4	6	2	. .	. .	. .	— 2	Da serie Q.
H	. .	4	4	—	—	—	—	—	
K	8	55	53	29	—	—	—	—	
L	. .	12	12	4	—	—	—	—	
M	4	10	9	1	. .	. .	1	— 1	Desmanchado.
N	. .	6	. . .	. . .	. .	. .	6	— 6	Desmanchado.
OO	42	79	79	65	—	—	—	—	
OT	68	101	100	134	. .	. .	1	— 1	Transformado para serie TG.
P	. .	16	16	—	—	—	—	—	
OT	8	8	. . .	4	. .	. .	8	— 8	A' transformar-se.
Q	34	568	562	93	. .	. .	6	— 6	Desmanchado e dois a transformar-se em serie G.
T	59	257	257	365	—	—	—	—	
TG	. .	9	10	3	. .	2	1	— 1	Transformado da serie OT.
V	106	674	667	415	. .	. .	7	— 7	Desmanchado.
Tubular. . . .	1	1	1	—	—	—	—		
Lastro	. .	6	6	1	—	—	—	—	
I. tunneis . . .	. .	1	1	—	—	—	—	—	(Foram reparados mais 47 carros da bitola de 1m,00.)
Prancha. . . .	. .	1	1	—	—	—	—	—	
	399	2.473	2.510	1.165	82	5	43	4	

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1905

BITOLA DE 1m.60

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÃO NO «STOCK»			DIFFERENÇA PARA + E — NO «STOCK»	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Nas officinas para reparações.	1905	1904	Augmento		Baixas		De carros reparados	Das reparações correspondentes	
					Novos	Transformados					
Estado . . .	1	—	1	1	—	—	—	—	1	1	
A	12	—	3	3	—	—	—	—	1	1	
B	170	14	136	124	—	—	12	—12	38	47	Transformados: dois em serie D e 10 em BD.
BD	18	2	8	18	—	10	—	+10	7	12	Idem da serie B na Companhia Edificadora.
C	30	—	3	1	—	—	2	— 2	1	1	Baixa por inutilizado.
D	115	3	110	109	—	2	3	— 1	31	31	Transformado da serie B nas officinas e tres baixas por inutilizados.
DM	23	4	22	22	—	—	—	—	6	6	
E	55	—	3	2	—	—	1	— 1	—	—	Baixa por inutilizado.
EE	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
EF	18	1	17	16	—	—	1	— 1	1	1	Idem.
F	23	—	11	8	—	—	3	— 3	3	3	
R	19	4	17	16	—	—	1	— 1	7	9	Idem.
S	7	—	4	4	—	—	—	—	2	2	
X	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
Z	2	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
G	33	1	12	12	—	—	—	—	8	9	
H	314	29	286	255	—	—	31	—31	94	113	Idem.
J	40	—	6	6	—	—	—	—	5	5	
JJ	4	2	4	4	—	—	—	—	2	2	
K	76	—	53	48	—	—	5	— 5	20	21	Idem.
L	12	—	12	12	—	—	—	—	2	4	
FV	10	3	6	10	4	—	—	+ 4	8	13	Novos. Feitos nas officinas.
M	34	4	9	8	—	—	1	— 1	—	—	
N	10	1	—	10	10	—	—	+10	4	14	Fornecidos: (parte metallica) por N. Megaw e montados nas officinas.
OO	100	28	79	96	20	—	3	+17	79	172	Fornecidos: (parte metallica) pela Companhia Constructora e montados pela mesma.
OT	209	37	190	185	—	—	5	— 5	82	185	Transformados em serie T.
P	106	—	16	7	—	—	9	— 9	—	—	
Q	1250	90	562	556	—	—	6	— 6	187	261	
T	318	44	257	248	—	6	15	— 9	128	311	Idem: cinco da serie OT e um da serie V.
TG	11	—	10	10	—	—	—	—	4	4	
V	709	112	667	663	—	—	4	— 4	268	369	Idem: um para serie T e tres baixas por inutilizados.
Tubular. . .	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
Lastro . . .	6	—	6	6	—	—	—	—	1	1	
Tunel . . .	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Prancha . .	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Totaes .	—	380	2519	2469	34	18	102	—50	990	1598	

Relação dos reparados para o total dos carros. . . . . 40,1 %

Idem do numero de reparações para o mesmo total de carros. 64,7 %

Quantidades de carros e vagões e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro dos annos de 1904 e 1905

DESIGNAÇÃO	1904		1905		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1904	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes.	4	—	4	—	—	—
» de passageiros e dormitorios . . .	282	18.824	276	18.556	— 6	— 268
» » correio e bagagem	49	—	44	—	— 5	—
Vagões para transporte de animaes . . .	308	5.208	277	5.712	— 31	— 496
» abertos para materiaes.	551	11.510 T	554	12.110 T	+ 3	× 600 T
» fechados para mercaderias . . .	1.301	20.178	1.290	19.966	— 11	— 212
» e carros diversos, funebre. . . .	—	—	—		—	—
Ferramentas, etc..	24	—	24	—	—	—
Totaes.	2.519	—	2.469	—	— 50	—

Carros e vagões para bitola de 1m,00 (Lafayette a Curvello)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiaes .	a	Carro-salão e dormitorio	3	. . . . .	11.575	8
	»	» de inspecção	1	. . . . .	6.000	8
	»	» » pagador.	1	. . . . .	9.775	8
Carros de viajantes	b	» de 1ª classe.	19	50 passageiros.	12.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classes.	10	46 a 69 »	12.000	8
	d	» » 2ª classe.	12	50 a 72 »	10.000 e 12.000	8
Correio, bagagem e chefe de trem . .	f f	» » correio, bagagem e chefe de trem.	5	3.000 kilogs.	12.000	8
Mercaderias e diverses	h	Vagão para transporte de animaes. . . .	31	15 animaes . .	8.500	8
	l	» » » » inflammaveis. .	3	10.000 kilogs.	9.000	8
	n	» » » » materiaes. . .	10	40.000 »	17.000	12
	oo	» tubular para » » . . .	17	25.000 »	9.000	8
	ot	» » » » carvão. . . .	79	10.000 »	6.000	8
	t	» » » » trilhos	77	10.000 »	6.000	8
	v	» » » » mercadorias . .	134	12.000	9.000	8
	—	Carro restaurante.	1	. . . . .	10.950	8
	—	» do seccorro.	1	. . . . .	9.000	8
	—	» » »	1	. . . . .	4.000	4
	—	» dormitorio-pesseal da linha.	1	. . . . .	7.500	8
	—	» guindaste	3	. . . . .	. . . . .	4
			319			

Movimento de carros e vagões da bitola de 1m,00 em 31 de dezembro de 1903 :

Deposito de Lafayette

SERIES	EXISTENCIA			REPARADOS	AUGMENTO		BAIXA NO STOCK	DIFFERENÇA	OBSERVAÇÕES
	Nas officinas 31-12-903	Total			Novos	Transformados			
		31-12-902	31-12-903						
a	1	4	4	2	—	—	—	—	
b	4	16	16	7	—	—	—	—	
b d	1	10	10	10	—	—	—	—	
d	3	13	13	9	—	—	—	—	
w	. . .	5	5	5	—	—	—	—	
h	2	27	27	14	—	—	—	—	
l	. . .	1	1	1	—	—	—	—	
o o	1	20	20	15	—	—	—	—	
o t	. . .	19	19	9	—	—	—	—	
t	23	95	95	32	—	—	—	—	
o	44	138	138	45	—	—	—	—	
Restaurante	. . .	1	1	—	—	—	—	—	
Soccorro	. . .	2	2	—	—	—	—	—	
Dormitorio lastro . .	. . .	1	1	1	—	—	—	—	
Guindaste	. . .	2	2	—	—	—	—	—	
Guindaste á vapor . .	. . .	1	. . .	. . .	. . .	. . .	1	— 1	O guindaste á vapor foi remettido para Porto Novo.
	79	355	354	150	—	. . .	1	— 1	

Movimento de carros e vagões da bitola de $1^{m},00$ em 31 de dezembro de 1904 :

Deposito de Lafayette

SERIES	EXISTENCIA			REPARADOS	AUGMENTO		BAIXA NO STOCK	DIFFERENÇA	EM SERVIÇO	OBSERVAÇÕES
	Nas officinas 31-12-904	Total			Novos	Transformados				
		31-12-903	31-12-904							
a	. . .	5	5	3	. . .	. . .	. . .	. . .	5	
b	4	16	18	6	2	. . .	. . .	+ 2	11	Vieram: 1 da O. de Minas e 1 do Norte.
b d	3	10	11	6	1	. . .	. . .	1	8	Veio 1 do Norte.
d	4	13	11	8	1	. . .	. . .	+ 1	10	» » da O. de Minas.
w	1	5	5	5	. . .	. . .	. . .	. . .	4	
h	5	27	25	11	. . .	. . .	2	— 2	20	Demolidos.
l	. . .	1	3	. . .	2	. . .	. . .	+ 2	3	Vieram da O. de Minas.
o o	7	20	20	19	. . .	. . .	. . .	. . .	13	
t	21	95	82	21	. . .	. . .	13	— 13	61	Demolidos.
o t	3	19	19	2	. . .	. . .	. . .	. . .	16	
v	54	1[illegible]8	118	65	10	. .	. . .	+ 10	21	Vieram do Norte.
Soccorro. . .	. . .	2	2	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2	
Dormitorio lastro	. . .	1	1	1	. . .	. . .	. . .	. . .	1	
Guindaste . .	. . .	2	2	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2	
	102	354	355	117	16	. . .	15	+ 1	253	

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1905

BITOLA DE 1,m00 LAFAYETTE

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31-XII			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFFERENÇA PARA + E — NO STOCK	NUMEROS		OBSERVAÇÕES
		Nas officinas em reparações	1904	1905	Augmento — novos	Transformados	Baixa		De carros reparados	De reparações correspondentes	
a	6	—	5	6	—	1	—	+ 1	1	1	Transformado da serie—d.
b	20	5	18	19	1	—	—	+ 1	8	10	Vindo de Barra Mansa.
bd	13	2	11	10	—	—	1	— 1	9	11	Baixa por inutilizado.
d	14	2	14	12	1	—	3	— 2	8	9	1, vindo de Barra Mansa, 1, transformado para serie—a e 2 deram baixa por inutilizados.
ff	6	—	5	5	1	—	1	—	5	8	Baixa por inutilizado 1, construido no deposito 1.
h	31	6	25	31	6	—	—	+ 6	17	18	Construidos no deposito, 6.
l	3	1	3	3	—	—	—	—	1	1	
n	10	1	—	10	10	—	—	+10	2	2	Parte metallica fornecida por U. Braine, le Comte e montagem no deposito.
oo	20	4	20	17	—	—	3	— 3	15	21	Baixa por inutilizados.
o t	19	3	19	19	—	—	—	—	11	11	
t	99	11	82	77	—	—	5	— 5	27	28	Baixa por inutilizados.
v	148	27	148	134	—	—	14	—14	53	58	Baixa por inutilizados.
Soccorro. . .	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
Dormitorio Lastro. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Guindaste. . .	—	—	2	3	1	—	—	+ 1	—	—	Vindo das Officinas.
Totaes . .	—	62	355	349	20	1	27	— 6	157	178	

Relação dos reparados para o total dos carros. . . . . 45 °/o

e das reparações para o total de carros . . . . . 51 °/o

Quantidade de carros e vagões e a capacidade disponivel total, em 31 de dezembro dos annos de 1904 e 1905

DESIGNAÇÃO	1904		1905		DIFFERENÇA RELATIVA A 1904	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	5	—	6	—	+ 1	—
Carros do passageiros	43	2.237	41	2.212	— 2	— 125
Carros de correio e bagagem	5	15 t	5	15 t	—	—
vagões para transporte de animaes	25	375	31	465	+ 6	+ 90
» abertos para materiaes	121	1.510 t	123	1.785 t	+ 2	+ 275
» fechados para mercadorias	151	1.806 t	137	1.638 t	— 14	— 168
» e carros diversos	5	—	6	—	+ 1	—
Totaes	355	—	349	—	— 6	—

Carros e vagões para bitola de 1m,00 (Taubaté a Norte)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
	Estado		1		16.000	8
Carros especiaes	a	Carro-salão	1		11.000	8
	»	» de inspecção	1		6.000	8
	»	» » administração	1		11.000	8
	»	» para pagador	1		11.000	8
» de viajantes	b	» de 1ª classe	21	31 passageiros	11.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classe	5	33 »	11.000	8
	d	» » 2ª classe	22	50 »	11.000	8
Correio e bagagem	cr	» bagagem e correio	3	7.000 kilogs.	11.000	8
	f	» » »	4	6.000 »	8.000	8
Vagões para cargas	g	Vagão para transporte de animaes	2	4 animaes	8.000	8
	h	» » » » gado bovino	22	15 »	7.000	8
	m	» » » » inflammaveis	2	12.000 kilogs	8.000	8
	ot	» » » » materiaes	13	12.000 »	7.200	8
	p	» » lastro	18	7.000 »	3.500	4
	q	» » transporte de mercadorias	14	7.000	5.800	8
	t	» » » » trilhos	54	12.000 kilogs	6.000	8
	v	» » » » mercadorias	120	12.000 »	8.000	8
Carro funebres	z	Carro » » » cadaveres	1		6.000	8
	—	» restaurante	1		11.000	8
	—	» soccorro	1	16.000 kilogs.	14.000	8
	—	» dormitorio do pessoal do lastro	1	17 leitos.	11.000	8
			310			

Movimento de carros e vagões da bitola de 1m,00 em 31 de dezembro de 1903

Deposito do Norte

SERIES	EXISTENCIA			REPARADOS	AUGMENTO		BAIXA NO STOCK	DIFFERENÇAS	OBSERVAÇÕES
	NAS OFFICINAS 31-12-903	TOTAES			NOVOS	TRANSFORMADOS			
		31-12-902	31-12-903						
Estado . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	
a	—	4	4	—	—	—	—	—	
b	11	27	27	9	—	—	—	—	
bd	1	4	4	1	—	—	—	—	
d	10	25	25	6	—	—	—	—	
e	—	3	3	—	—	—	—	—	
er	1	4	4	1	—	—	—	—	
f	—	4	4	1	—	—	—	—	
g	—	2	2	—	—	—	—	—	
h	2	22	22	15	—	—	—	—	
n	—	6	6	—	—	—	—	—	
ot	—	—	6	—	6	—	—	+ 6	Montados nas officinas do Norte.
p	2	18	18	2	—	—	—	—	
q	6	39	36	16	—	—	3	— 3	Demolidos 2 e incendiado 1.
t	2	73	68	20	—	—	5	— 5	Demolido 1, transferido para as Officinas 2 e para Loreua 2.
v	7	130	130	36	1	—	1	—	
z	—	1	1	—	—	—	—	—	
Restaurante. .	—	1	1	—	—	—	—	—	
Soccorro. . .	—	1	1	—	—	—	—	—	
	42	365	363	107	7	—	9	— 2	

Movimento de carros e vagões da bitola de 1m,00 em 31 de dezembro de 1903:

Deposito do Norte

SERIES	EXISTENCIA			REPARADOS	AUGMENTO		BAIXA NO STOCK	DIFFERENÇAS	EM SERVIÇO	OBSERVAÇÕES
	NAS OFFICINAS 31—12—903	TOTAL 31—12—903	TOTAL 31—12—904		NOVOS	TRANSFORMADOS				
Estado . . .	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
a	—	4	4	3	—	—	—	—	4	
b	8	27	24	9	—	—	3	— 3	15	1 Remettido para Lafayette e 2 transformados.
bd	1	4	5	2	—	2	1	+ 1	4	Transformado da serie—b e 1 remettido para Lafayette.
d	10	25	25	—	—	—	—	—	15	
e	—	4	2	2	—	—	1	— 1	2	Transformado para serie—er.
er	—	4	5	3	—	1	—	+ 1	5	Transformado da serie—e.
f	—	4	4	2	—	—	—	—	4	
g	—	2	2	—	—	—	—	—	2	
h	1	22	22	21	—	—	—	—	21	
m	—	—	2	—	2	—	—	+ 2	2	Recebido da Oeste de Minas.
n	—	6	—	—	—	—	6	— 6	—	1 Demolido e 5 remettidos para a Linha Auxiliar.
ot	—	6	11	11	5	—	—	—	11	Construidos nas Officinas do Norte.
p	1	18	18	—	—	—	—	—21	17	
q	2	36	15	—	—	—	21	— 7	13	8 demolidos, remettidos 10 para Linha Auxiliar e 3 para a Oeste de Minas.
t	3	68	61	35	—	—	7	— 8	58	2 demolidos e 5 remettidos para a Linha Auxiliar.
v	6	130	122	12	—	—	10	—	116	Remettidos 10 para Lafayette e recebidos 2 da Oeste de Minas.
z	—	1	1	—	2	—	—	—	1	
Restaurante .	1	1	1	—		—	—		—	
Soccorro. . .	—	1	1	—	—	—	—	—	1	
	34	363	326	100	9	3	49	— 37	292	

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1905

BITOLA DE 1m,00 — NORTE

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTIAM EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÃO NO STOCK			DIFFERENÇA PARA + E — NO STOCK	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Nas Officinas para reparações	1904	1905	Augmento—Novos	Transformados	Baixas		De carros reparados	De reparações correspondentes	
Estado . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Administração.	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Inspecção . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Pagador. . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
a	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
b	21	6	24	21	—	—	3	— 3	17	25	Remettidos: 1 para Barra Mansa, 1 para a Linha Auxiliar e 1 para Lafayette.
bd	5	—	5	5	—	—	—	—	5	6	
d	22	12	25	22	—	—	3	— 3	13	18	Remettidos: 1 para Lorena, 1 para a Linha Auxiliar e 1 para Barra Mansa.
e	2	—	2	—	—	—	2	— 2	2	2	
er	4	—	5	4	—	—	1	— 1	4	9	Baixa por inutilizado 1.
f	4	—	4	4	—	—	—	—	1	1	
g	2	—	2	2	—	—	—	—	2	2	
h	22	—	22	22	—	—	—	—	10	14	
m	2	—	2	2	—	—	—	—	2	2	
ot	13	—	11	13	2	—	—	+ 2	6	6	Construido no deposito, 2.
p	18	4	18	18	—	—	—	—	8	10	
q	14	2	15	14	—	—	1	— 1	7	7	Baixa por inutilizado, 1.
t	54	1	61	54	—	—	7	— 7	42	57	Remettidos: para a Linha Auxiliar, 3, e para Lorena, 4.
v	120	9	122	120	—	—	2	— 2	71	92	Baixas por inutilizados, 2.
z	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Soccorro. . .	1	—	1	1	—	—	—	+ 1	—	—	
Restaurante. .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Dormitorio . .	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	No lastro da 4ª residencia (construidos no deposito).
Totaes .	—	35	326	310	3	—	19	16	190	251	

Relação dos reparados para o total de carro . . . . . 61,3 %

Idem das reparações para o total de carros. . . . . 80,9 %

Quantidade de carros e vagões e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro de 1904 e 1905

DESIGNAÇÃO	1904		1905		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1904	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	5	—	5	—	— 6	—
» de passageiros	54	2.159	48	1.916	— 3	— 243
» » correio e de bagagem	11	1. 71	8	T. 52	—	— 19
Vagões para transporte de animaes . . .	24	338	24	338	— 5	—
» abertos para materiaes	90	1. 857	85	T. 795	— 3	— T. 4
» fechados para mercadorias. . . .	130	1.593	136	T. 1.562	+ 1	— 31
» e carros diversos	3	—	4	—	—	—
Totaes.	325	—	310	—	— 16	—

Carros e vagões para bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiaes . .	a	Carros de inspecção.	1	. . . . .	5.500	4 e 8
Carros de viajantes	b	Carro de 1ª classe	1	40 passageiros.	11.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classe	5	40 a 42 »	10.000	8
	d	» » 2ª classe	2	40 »	11.000	8
Carro correio e bagagem	ff	» » correio e de bagagem	2	6.000 kilogrs .	. . . . .	8
Carros para mercadorias etc . . .	h	Vagões para transporte de animaes. . . .	1	8 animaes . .	7.000	8
	j	» » » » aves e animaes .	1	8 » . .	7.000	8
	l	» de lastro	6	7.000 kilogrs .	9.000	4 e 8
	m	» para transporte de lenha.	4	4.000 » .	4.000	4
	q	» » » » leite	2	7.000 » .	6.000	8
	t	» » » » lenha.	29	7.000 a 12.000.	4.000	8
	v	» » » » mercadorias . .	18	9.000 a 12.000.	7.000	8
			72			

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1905

BITOLA DE 1m,00 (LINHA AUXILIAR)

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31-XII			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFFERENÇA PARA + E — NO STOCK	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Nas officinas em reparações	1904	1906	Augmento — novos	Transformados	Baixa		De carros reparados	Das reparações correspondentes	
a	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	Carro de inspecção.
b	4	1	1	1	1	—	1	—	1	1	Vindo do Norte 1, 1 transformado para a serie b d.
b d	5	2	4	5	—	1	—	+ 1	3	3	1 transformado da serie b.
d	4	—	2	2	1	—	1	—	—	—	1 vindo do norte (Ex. e).
ff	2	1	—	2	2	—	—	+ 2	—	—	
h	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
j	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
l	7	3	7	6	—	—	1	— 1	—	—	Baixa por inutilizado.
m	4	1	4	4	—	—	—	—	3	3	
q	3	—	3	2	—	—	1	— 1	—	—	Baixa por inutilizado.
t	32	4	26	29	3	—	—	+ 3	12	20	Vindos do Norte.
v	18	4	18	18	—	—	—	—	13	30	
w	1	—	1	—	—	—	1	— 1	—	—	Baixa por inutilizado.
Totaes. . .	—	16	69	72	7	1	5	+ 3	32	57	

Relação dos reparados para o total de carros. . . . . 44,4 %

Idem das reparações para o total de carros . . . . . 79,1 %.

Quantidade de carros e vagões e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro dos annos de 1904 e 1905

DESIGNAÇÃO	1904		1905		DIFERENÇAS RELATIVAS Á 1904	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes	1	—	1	—	—	—
» de passageiros	7	254	8	325	+ 1	+ 41
» correio, bagagem, etc	—	—	2	12 t	+ 2	+ 12
Vagões para transporte de animaes. . .	1	14	1	14	—	—
» abertos para materiaes	37	320 t	39	342 t	+ 2	+ 22 t
» fechados para mercadorias . . .	23	323	21	210	— 2	+ 13 t
Totaes	69	—	72	—	+ 3	

Carros e vagões da bitola de 1m,00 (Oeste de Minas)

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros de viajantes.	b	Carros de 1ª classe	1	31 passageiros.	11.000	8
	bd	» » 1ª e 2ª classe	2	48 »	11.000	8
	d	» » 2ª classe	1	50 »	11.000	8
				Kilogrammos		
Vagões de mercadorias	h	Vagão para transporte de animaes . . .	2	6.000 a 10.000	4.000 a 7.000	
	v	» » » » mercadorias . .	10	10.000	7.335	8
	t	» » » » » . .	14	10.000	5.000 a 5.500	8
	q	Dormitorios do pessoal do lastro	3	7.000	5.000	8
			33			

Material rodante

Carros e vagões em 31 de dezembro de 1905

BITOLA DE 1m,00 — RAMAES DE BARRA MANSA

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFFERENÇA PARA + e — NO STOCK	NUMEROS		OBSERVAÇÕES
		Nas officinas para reparação	1904	1905	Augmento — Novas	Transformados	Baixas		De carros reparados	De reparações correspondentes	
a	1	—	1	1	1	—	1	—			Recebido 1 do Norte e remettido 1 para Lafayette.
bd	2	—	2	2	—	—	—	—			
d	1	—	1	1	1	—	1	—	25	30	Recebido 1 do Norte e remettido 1 para Lafayette.
h	2	—	2	2	—	—	—	—			
t	14	—	14	14	—	—	—	—			
q	3	—	3	3	—	—	—	—			
v	10	4	10	10	—	—	—	—			
Totaes. . . .	—	4	33	33	2	—	2	—	25	30	

Relação dos reparados para o total dos carros . . . . . 75,7 %
e das reparações para o total de carros . . . . . 20,9 %

Quantidades de carros e vagões e a capacidade total disponivel em 31 de dezembro dos ânnos de 1904 e 1905

DESIGNAÇÃO	1904		1905		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1904	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros de passageiros	4	216	4	216	—	—
Vagões para transporte de animaes . . .	2	30	2	30	—	—
Vagões abertos para materiaes	14	T 140	14	T 140	—	—
Vagões fechados para mercadorias	13	T 121	13	T 121	—	—
Totaes.	33	—	33	—	—	—

Movimento de carros e vagões no anno de 1905 nas seguintes linhas: Ramaes de Barra Mansa, Linha Auxiliar, Ramal de S. Paulo (Jacarehy á Norte) e Linha do Centro, (Lafayette a Curvello) e ramaes de Minas e Ouro Preto

Bitola de 1,00. Extensão das linhas em trafego 747, 404 em 31-12-905

SERIES	EXISTENCIA EM 31 XII			ALTERAÇÃO NO STOCK			DIFFERENÇA PARA + E — NO STOCK	NUMERO		OBSERVAÇÕES
	Nas officinas em reparação	1904	1905	Augmento: novos	Augmento: transformados	Baixa		De carros reparados	De reparações correspondentes	
Estado.	. .	1	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	Carro do Estado no Ramal de São Paulo.
a	. .	10	11	. .	1	. .	+ 1	1	1	1 transformado da serie d.
b	12	44	42	. .	. .	[illegible]	— 2	[illegible]	[illegible]	1 » para serie bd, e um inutilizado.
bd	4	22	[illegible]	. .	1	1	. .	19	[illegible]	1 transformado de b.
d	14	42	[illegible]	. .	. .	5	— 5	21	27	1 » para serie a, um remettido para Ramal do Lorena e tres inutilizados.
ó	. .	2	. .	. .	. .	2	— 2	2	2	Passaram a ser ff na Linha Auxiliar.
ff	. .	5	7	[illegible]	. .	. .	[illegible]	5	[illegible]	[illegible] antiga serie o—do ramal de São Paulo.
f	1	4	4	. .	. .	. .	. .	1	1	
cr	. .	5	4	. .	. .	1	— 1	4	9	1 inutilizado.
g	. .	2	2	. .	. .	. .	. .	[illegible]	[illegible]	
h	6	50	56	6	. .	. .	[illegible]	29	6	6 novos construidos no deposito do Norte.
j	. .	1	1	—	—	—	—	—		
l	4	10	9	. .	. .	1	— 1	1	1	1 inutilizado.
m	1	6	6	. .	. .	. .	. .	5	5	
n	1	. .	10	10	. .	. .	+ 10	2	2	Mat. met. fornecido S. A. U. Brame lo Comte e montados no deposito de Lafayette.
oo	4	20	17	. .	. .	3	— 3	15	21	3 inutilizados.
ot	3	30	32	2	. .	. .	+ 2	17	17	2 novos, construidos no deposito do Norte.
p	4	18	18	. .	. .	. .	. .	8	10	
q	2	21	19	. .	. .	2	— 2	19	19	2 inutilizados.
t	16	183	174	. .	. .	9	— 9	91	115	5 remettidos para o ramal de Lorena e cinco inutilizados.
v	41	298	282	. .	. .	16	— 16	145	190	16 inutilizados.
z	. .	1	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	No ramal do S. Paulo.
w	. .	1	. .	. .	. .	1	— 1	. .	. .	1 inutilizado.
Soccorro	. .	3	3	—	—	—	—	—	—	
Dormitorio Lastro.	1	1	2	1	. .	. .	+ 1	. .	. .	Construido no deposito do Norte.
Restaurante . . .	. .	1	1	—	—	—	—	—	—	
Guindasto. . . .	. .	2	3	1	. .	. .	+ 1	. .	. .	Fornecido por Norton Megaw Comp.
Totaos. . .	117	783	764	22	2	43	— 19	404	516	

Relação dos reparos para o total de carros 52.8 %

» das reparações para o mesmo total 67,4 %

Quantidade e lotação disponivel dos carros e vagões em 31 de dezembro dos annos de 1904 e 1905

DESIGNAÇÃO	1904		1905		DIFFERENÇAS RELATIVAS A 1904	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiaes.	11	. . . .	12	. . .	+ 1	—
Carros de passageiros.	108	4996	101	4669	— 7	— 327
Carros de correio, bagagem etc..	16	86	15	79	— 1	— 7 T
Vagões para transporte de animaes.	52	757	58	847	+ 6	+ 90
Vagões abertos para materiaes	262	2807	261	3062	— 1	+ 255
Vagões fechados para mercadorias	326	3753	307	3541	— 19	— 212
Vagões o carros diversos	8	. . . .	10	. . .	+ 2	—
Totaes.	783	—	764	—	— 19	—

2º—Tracção

Percurso das locomotivas

O percurso total das locomotivas em serviço do trafego e dos lastros da linha na secção de 1.m60 e de 1,m00 foi de 9.631.284 kilometros, a saber :

SECÇÕES	EM SERVIÇO		TOTAL
	DO TRAFEGO	DO LASTRO	
Bitola de 1,m60 :			
Suburbios	863,479	. . . . .	863,479
Secções. 1ª	877,932	81,413	959,345
2ª	569,392	33,770	603,162
3ª	547,[illegible]	26,735	574,070
4ª	517,351	10,010	527,361
5ª	1.126,591	49,615	1.176,206
Ramaes. S. Paulo	1.173.006	74,303	1.247,309
Porto Novo	155,100	21,630	176,730
Santa Cruz	272,702	12,333	285,035
Paracamby	26,280	. . . . .	26,280
Manobras	537,450	. . . . .	537,450
Total em 1905	6.966,618	309,809	7.276,427
» » 1904	6.953,341	246,706	7.199,047
Differença para mais	13,277	64,103	77,380
Bitola do 1,m00 (Lafayette) :			
6ª Secção	819,118	75,746	894,864
Ramal de Bello Horizonte	49,725	. . . . .	49,725
» » Ouro Preto	101,646	8,440	110,086
Manobras	56,846	. . . . .	56,846
Total em 1905	1.027,335	84,186	1.111,521
» » 1904	907,245	73,105	980,350
Differença para mais	120,090	11,081	131,171
Bitola de 1,m00 (Norte) :			
Suburbios	58,190	. . . . .	58,190
Taubaté a Norte	715,332	73,446	788,798
Manobras	75,539	. . . . .	75,539
Total em 1905	849,081	73,446	922,527
» » 1904	822,473	28,812	851,285
Differença para mais	26,608	44,634	71,242
Bitola de 1,m00 (Linha Auxiliar) :			
1ª Secção	124,[illegible]7	37,978	162,065
2ª »	76,155	33,672	109,857
Total em 1905	201,172	71,650	272,822
» » 1904	127,487	46,133	173,620
Differença para mais	73,685	25,517	99,202
Bitola de 1,m00 (Oeste de Minas) :			
Ramal de Lavras	10,886	18,920	29,806
» » Angra	11,841	6,340	18,181
Total em 1905	22,727	25,260	47,987

O quadro seguinte mostra o numero de machinas que entraram em serviço e seu percurso total e médio annual, nos annos de 1900 a 1905, comprehendendo nesse numero as machinas da bitola de 1m,60 e de 1m,00 (Lafayette, Norte, Linha Auxiliar e Oeste de Minas) e as que fizeram manobras nas estações :

PERCURSOS	1900		1901		1902		1903		1904		1905	
	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS
100 a 10.000 . . .	16	45,389	23	110,074	30	138,705	21	139,377	32	145,545	19	95,259
10.000 » 20.000 . . .	32	486,212	29	459,688	25	399,452	36	522,803	41	670,185	35	535,932
20.000 » 30.000 . . .	33	800,164	46	1.194,033	47	1.164,381	48	1.206,952	43	1.093,350	56	1.403,615
30.000 » 40.000 . . .	77	2.692,104	65	2.213,094	59	2.074,054	51	1.786,976	57	1.977,363	60	2.084,614
40.000 » 50.000 . . .	50	2.258,996	47	2.135,238	47	2.041,501	67	2.987,201	73	3.331,510	65	2.920,300
Superior a 50.000 . .	32	1.694,909	33	1.797,367	42	2.274,048	33	1.819,809	36	2.007,716	46	2.591,564
Totaes	240	7.977,804	243	7.939.294	250	8.002,141	259	8.462,938	282	9.225.669	281	9.631,281
Percurso médio annual	. .	33,240	. .	32,671	. .	32,368	. .	32,675	. .	32,714	. .	34,275

As machinas que excederam o percurso de 60.000 kilometros na bitola de 1m,60 foram as de ns. 181 que percorreu 60.414 kilometros, a 156 que percorreu 61.820, a 179 que percorreu 62.575, a 145 que percorreu 64.040, a 162 que percorreu 64.625 e a 158 que percorreu 65.593 kilometros.

Percurso dos vehiculos

Os carros e vagões percorreram em 1905 em serviço do trafego 128.132,641 kilometros, mais 7.731, 363 kilometros do que em 1904, a saber :

	kilometros
Bitola de 1m,60	104.845.782
» » 1m.00 (Lafayette)	11.507.433
» » 1m.00 (Norte)	10.213.553
» » 1m.00 (Linha Auxiliar)	1.402.165
» » 1m.00 (Oeste de Minas)	163.408
	128.132.641

Em 1904 os percursos dos carros foram :

	kilometros
Bitola de 1m,60	100.304.220
» » 1m,00 (Lafayette)	9.609.676
» » 1m,00 (Norte)	9.354.620
» » 1m,00 (Linha Auxiliar)	970.908
» » 1m,00 (Oeste de Minas)	81.854
	120.401.278

Houve, pois, em 1905, as differenças para mais na linha de 1m,60 de 4.541.562 carros-kilometros em serviço do trafego; na linha de 1m,00 (Lafayette) para mais 1.897.757 carros-kilometros no serviço do trafego; na linha de 1m,00 (Taubaté a Norte), para mais 859.233 carros-kilometros no serviço do trafego; na linha de 1m,00 (Linha Auxiliar) para mais 431.257 carros-kilometros, no serviço do trafego; na linha de 1m,00 (Oeste de Minas) para mais 81.554 carros-kilometros no serviço do trafego.

Comparando-se os percursos das locomotivas em serviço do trafego nos annos de 1900 a 1905, exceptuando-se as machinas de manobras com os percursos correspondentes dos carros e vagões no mesmo serviço, respectivamente para cada uma das linhas de 1m,60 e 1m,00, resulta que para uma locomotiva-kilometro, corresponde :

Bitola de 1m,60 :

	Carros-kilometros
Em 1905	16,30
» 1904	14,99
» 1903	11,59
» 1902	11,34
» 1901	11,50
» 1900	11,14

Bitola de 1m,00 (Lafayette) :

Em 1905	11,85
» 1904	9,82
» 1903	6,77
» 1902	6,95
» 1901	6,15
» 1900	5,89

Bitola de 1m,00 (Norte):

	Carros-kilometros
Em 1905	13,08
» 1904	10,98
» 1903	7,60
» 1902	8,09
» 1901	8,15
» 1900	8,20

Bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar):

Em 1905	6,97
» 1904	5,59
» 1903 (sete mezes)	2,75

Bitola de 1m,00 (Oeste de Minas):

Em 1905	7,19
» 1904 (sete mezes)	3,83

Os quadros acima indicam o constante e consideravel augmento da lotação, das machinas em todas as linhas, ao mesmo tempo que a lotação média dos vagões tem successivamente crescido, mórmente com a acquisição dos carros de grande tonelagem para minerio, com capacidade de 30 e 45 toneladas uteis.

Comparando-se o percurso dos vehiculos com o percurso das locomotivas por especie de trem, resulta o seguinte quadro, que mostra o numero médio de carros correspondentes a uma locomotiva-kilometro, nos trens de suburbios, viajantes do interior e de cargas em todas as secções e ramaes da Estrada:

SECÇÕES E RAMAES		TRENS			
		SUBURBIOS	VIAJANTES	MIXTOS	CARGAS
Secções	1ª	16,7	9,3	22,6	26,5
	2ª	. . . .	9,7	23,0	22,2
	3ª	. . . .	8,9	20,6	32,3
	4ª	. . . .	8,6	10,6	24,3
	5ª	. . . .	7,8	13,8	18,8
Ramaes	de S. Paulo	. . . .	8,6	17,2	19,3
	» Porto Novo	. . . .	7,9	16,2	8,3
	» Santa Cruz	. . . .	9,4	30,7	25,1
	» Paracamby	. . . .	. . . .	2,9	
6ª Secção		. . . .	6,5	12,6	16,6
Bello Horizonte		. . . .	5,5	7,8	
Ouro Preto		. . . .	3,7	7,7	
Taubaté a Norte		3,7	7,0	20,3	20,4
Linha Auxiliar		. . . .	2,2	7,0	
Ramal de	Angra	. . . .	2,7	7,2	
	Lavras	. . . .	1,9	8,3	

Consumo de combustivel e lubrificantes

Nos dois ultimos annos o consumo de combustivel e lubrificantes e de estopa nas locomotivas foi:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905 . . .	Locomotivas	128.644,974	3.149:093$125	69.109	41:397$157
	Carros	. . . . .	. . . . .	62.087	37:073$905
	Total em 1905	128.644,974	3.149:093$125	131.196	78:471$062
	» » 1904	127.584,699	3.830:584$988	162.947	105:902$129
	Differença para mais.	1.060,275	—	—	—
	» » menos	. . . .	681:491$863	31.751	27:431$067

ANNOS	DESIGNAÇÃO	OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905 . . .	Locomotivas	643.338	167:323$365	86.363	51:608$107
	Carros	334.322	88:028$424	29.846	17:778$447
	Total em 1905	977.660	255:351$789	116.209	69:386$554
	» em 1904	999.421	369:730$300	120.159	83:556$445
	Differença para mais.	—	—	—	—
	» » menos	21.761	114:378$511	3.950	14:169$891

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905 . . .	Locomotiva-kilometro	5.503.136	134:564$813	5.193	3:110$504
1904 . . .	» »	4.319.979	129:756$820	6.083	3:966$555
	Differença para mais	1.183,157	4:807$993		
	» » menos	. . . . .	. . . . .	890	856$051

		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905 . . .	Locomotiva-kilometro	31.179	8:051$361	5.461	3:256$000
1904 . . .	» »	26.156	9:668$971	5.081	3:496$025
	Differença para mais.	5.023	. . . . .	380	
	» » menos	. . . .	1:617$610	. . .	240$025

No trecho da bitola de 1m,60, os consumos foram os seguintes, por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMA	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMA	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITRO	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMA	VALOR EM RÉIS
1905 . . .	Locomotiva-kilometro .	15.786	386	0.007	4	0.077	20	0.009	5
1904 . . .	» » .	15.738	472	0.011	7	0.083	30	0.010	7
	Differença para mais. .	48							
	» » menos .	. . . .	86	0.004	3	0.006	10	0.001	2
	Vehiculo-kilometro . .	. . . .	. . .	0.0005	0.30	0.0026	0.69	0.0002	0.13
	» » . .	. . . .	. . .	0.0005	0.33	0.0023	0.97	0.0002	0.18
	Differença para menos.	. . . .	. . .	. . . .	0.03	. . . .	0.28	. . . .	0,05

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMA	VALOR EM REIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMA	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITRO	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMA	VALOR EM RÉIS
1905 . .	Locomotiva-kilometro	11,928	291	0,009	5	0,067	17	0,009	5
1904 . .	» »	11,675	350	0,015	9	0,071	26	0,012	8
	Differença para mais	0,253							
	» » menos	. . . .	59	0,006	4	0,004	9	0,003	3

No trecho da bitola de 1m,00 (Lafayette) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇAO	CARVAO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905 . . .	Locomotiva-kilometro .	10,062	245	0,009	6	0,048	12	0,009	5
1904 . . .	» » .	10 509	315	0,010	6	0,026	17	0,009	6
	Differença para mais. .	. . . .	70	. . . .	. . .	0,002	. . .	. . . .	
	» » menos.	0,447	. .	0.001	. . .	. . . .	5	. . . .	1
1905 . . .	Vehiculo-kilometro . .	. . . .	. . .	0,0004	0,25	0,0031	1,8	0,0002	0,1
1904 . . .	» » .	. . . .	. . .	0,0005	0,41	0,0033	1,[illegible]	0,0002	0,1
	Differença para menos.	. . . .	. . .	0,0002	0,15	0,0002	0,4	. . . .	. . .

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905.	Locomotiva-kilometro.	4.608	114	0,012	7	0,050	12	0,011	6
1904.	» »	7,388	223	0,016	10	0,060	25	0,015	11
	» » menos	2,6.0	109	0,001	3	0,010	13	0,001	5

No trecho da bitola de 1m,00 (Taubaté a Norte) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905.	Locomotiva-kilometro	9,005	$220	0,001	1	0,054	14	0,009	5
1904.	» »	8,764	$263	0,009	6	0,063	23	0,008	6
	Differença para mais	0,241	. .	. . .	. .	. . .	. .	0,001	
	» » menos	. . .	$043	0,008	5	0,009	9	. . .	1
1905.	Vehiculo-kilometro.	. . .	. .	0,0001	0,1	0,0018	0,4	0,0001	0,1
1904.	» »	. . .	. .	0,0002	0,1	0,0001	0,7	0,0001	0,1
	Differença para mais	. . .	. .	. . .	. .	0,0017	. .	. . .	
	» » menos	. . .	. .	0,0001	0,1	. . .	0,3	. . .	

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905. . . .	Locomotiva-kilometro.	9,646	$234	0,00008	$0004	0,041	$013	0,009	$005
1904. . . .	» »	11,647	$349	0,00003	$0002	0,053	$019	0,010	$007
	Differença para menos	2,001	$115	0,00292	$0016	0,012	$006	0,001	$002

No trecho da bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905 . .	Locomotiva-kilometro	8,685	$212	0,019	$011	0,043	$010	0,012	$007
1904 . .	» »	9.374	$280	0,017	$011	. . . .	. . . .	0,011	$008
	Differença para mais	. . . .	. .	0,002	. .	. . .	. . . .	0,001	. . .
	» » menos. . . .	0,069	$068	. . . .	. .	. . . .	. . . .	. . . .	0,001
1905 . .	Vehiculo-kilometro	. . . .	. .	0,0010	$006	0,0035	$009	0,0007	$004
1904 . .	» »	. . . .	. .	0,0013	$008	0,0021	$007	0,0007	$005
	Differença para mais. . . .	. . .	. .	. . . .	. .	0,0014	$002	. . . .	. . .
	» » menos. . . .	. . . .	. .	0,0003	$002	. . . .	. . . .	. . . .	$001

Serviço do lastro

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905	Locomotiva-kilometro	7,600	$186	0,015	$008	0,034	$008	0,009	$005
1904	» »	10,576	$313	0,019	$012	0,038	$013	0,011	$008
	Differença para mais	2,976	$127	0,004	$004	0,004	$005	0,002	$003

No trecho da bitola de 1m,00 (Oeste de Minas) os consumos foram os seguintes por locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro :

Serviço do trafego

ANNOS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905. . . .	Locomotiva-kilometro.	11,737	$172	0,018	$011	0,033	$009	0,023	$014
1904. . . .	» »	12,647	$373	0,016	$010	0,031	$011	0,020	$014
	Differença para mais.	. . .	. . .	0,002	$001	0,007	. .	0,003	. .
	» » menos	0,910	$202	. . .	. . .	. . .	$002	. . .	. .
1905. . . .	Vehiculo-kilometro.	. . .	. . .	0,0002	$001	0,0007	$018	0,0001	$008
1904. . . .	» »	. . .	. . .	0,0010	$001	0,0027	$019	0,0006	$003
	Differença para mais	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	$005
	» » menos	. . .	. . .	0,008	. . .	0,0020	$001	0,0005	

Serviço do lastro

ANNO	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
1905. . . .	Locomotiva-kilometro.	6,309	$155	0,009	$005	0,021	$005	0,010	$006
1904. . . .	» »	1,070	$031	0,0012	$008	0,0029	$001	0,0015	$001
	Differença para mais.	5,239	$124	0,0078	. . .	0,0181	$004	0,0085	$005
	» » menos	. . .	. . .	. . .	$003				

Serviço de manobras por conta do Trafego

BITOLAS	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTOPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS
m m 1,60 e 1,00	Locomotiva-kilometro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Total médio em 1903	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	» » » 1904	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0,011	[illegible]
	Differença para menos	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

O consumo total de carvão em kilogrammas por locomotiva-kilometro de 1901 a 1905 foi o seguinte:

ANNOS	BITOLA DE 1m.00		BITOLA DE 1m.00 (LAFAYETTE)		BITOLA DE 1m.00 (NORTE)		BITOLA DE 1m.00 (LINHA SUBURBANA)		BITOLA DE 1m.00 (O. DE MINAS)	
	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAL EM KILOGRAMMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO
1901.	[illegible]	15,[illegible]	[illegible]	10,[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	—	—
1902.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5,171	—	—	—	—
1903.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10,717	—	—
1904.	112.[illegible]	15,[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5,171	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11,[illegible]
1905.	112.[illegible],12	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á bitola de 1m.60 de 1901 a 1905, consta do seguinte quadro:

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM OURO	CONSUMO POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO — Réis
1901	741.[illegible]17	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1902	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1903	74[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1904	7[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1905	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á linha de 1m,00 (Lafayette) de 1901 a 1905, consta do seguinte quadro :

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO — Réis
1901	51.255	24:744$505	0,064	31,0	0,011	5,4
1902	49.556	21:174$705	0,060	25,6	0,010	4,5
1903	57.120	24:089$332	0,066	28,2	0,007	2,9
1904	67.165	31:007$707	0,058	31,6	0,007	3,2
1905	74.599	26:711$020	0,067	24,0	0,006	2,3

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencente á linha de 1m,00 (Norte) de 1901 a 1905, consta do seguinte quadro :

ANNOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogrammas	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO KILOGRAMMAS	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO RÉIS
1901	87.900	31:232$313	0,106	37,9	0,013	4,9
1902	76.817	30:768$872	0,099	39,6	0,013	5,3
1903	72.587	28:487$606	0,095	37,2	0,007	2,7
1904	70.695	30:6[illegible]2$073	0,083	36,7	0,007	3,2
1905	57.665	18:428$134	0,062	19,9	0,005	1,8

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro, pertencente á linha de 1m,00 (Linha Auxiliar) de 1904 a 1905, consta do seguinte quadro :

ANNO	COSNUMO TOTAL EM KILOGRAMMA	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO KILOGRAMMA	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO KILOGRAMMA	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO RÉIS
1904	11,319	5:732$405	0.065	$033.0	0,011	$005,9
1905	19,473	7:70[illegible]$859	0,071	28,2	0,013	5,4

O consumo total de lubrificantes e respectiva despeza por locomotiva-kilometro pertencente á linha de 1m,00 (Oeste de Minas) em 1905 foi:

ANNO	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO KILOGRAMMAS	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO RÉIS	CONSUMO POR CARRO-KILOMETRO KILOGRAMMAS	DESPEZA POR CARRO-KILOMETRO RÉIS
1905	2.887	1:240$302	0,059	$025	0,017	$007

O consumo de carvão por locomotiva-kilometro nos diversos trechos da Estrada em 1905 foi:

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO	1ª secção	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	RAMAL DE SANTA CRUZ	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DE PORTO NOVO	RAMAL DE PARAYAMBY	6ª secção BITOLA DE 1m,00	RAMAL DE OURO PRETO	RAMAL DE B. HORIZONTE	LINHA DO NORTE	LINHA AUXILIAR 1ª secção	LINHA AUXILIAR 2ª secção	OESTE DE MINAS RAMAL DE ANGRA	OESTE DE MINAS RAMAL DE LAVRAS
Trens:																	
Suburbios	17.19[illegible]	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	6,887				
Viajantes.	13.032	12.[illegible]16	9.907	9.251	9.854	13.632	9.052	11.[illegible]	. .	6,312	9.901	7.065	7.415	8,125	9,640	7,552	8,513
Mixtos.	19.424	32.616	11.328	12.787	16.3[illegible]	20.171	14,035	14.151	13.198	9.884	12.39[illegible]	11.271	10.949	7,5[illegible]	7,967	11,738	12,600
Cargas	20.555	32.2[illegible]0	15.111	18.55[illegible]	19.82[illegible]	22.959	13.653	11.051	. .	11.878	10.155	7.2[illegible]	10.697	8,352	9,904	. .	7,215
Lastro	14.428	14,586	5.[illegible]1	11.125	8,998	12.862	12.352	11.431	. .	4,412	7.189	. .	9,646	7,4[illegible]9	7,782	6,029	6,403

Despezas da conducção de trens

As despezas da conducção de trens, tanto em serviço do trafego como do lastro, comprehendendo a lubrificação dos carros, eventuaes e manobras, importaram em 6.174:627$454 durante o anno de 1905, sendo:

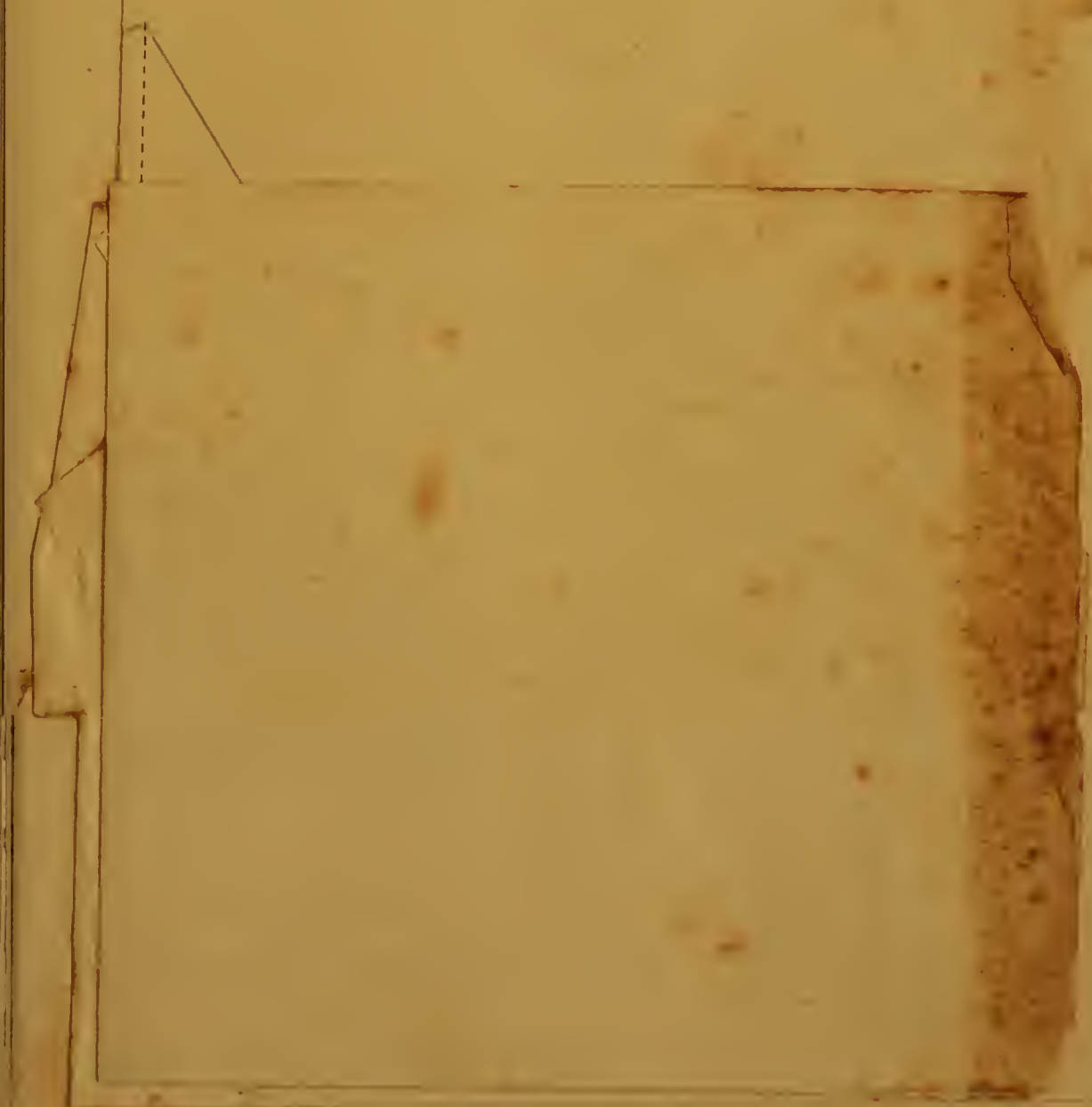
Em serviço do trafego:

Linha de 1m,60	4.669:014$229	
» » 1m,00 — Lafayette	513:127$065	
» » 1m,00 — Norte.	401:399$273	
» » 1m,00 — Linha Auxiliar . . .	72:962$661	
» » 1m,00 — Oeste de Minas . . .	18:870$133	
Manobras 1m,60 e 1m00	349:440$910	6.024:814$271

E. F OCOMOÇÃO (4ª Divisão)

A
ac

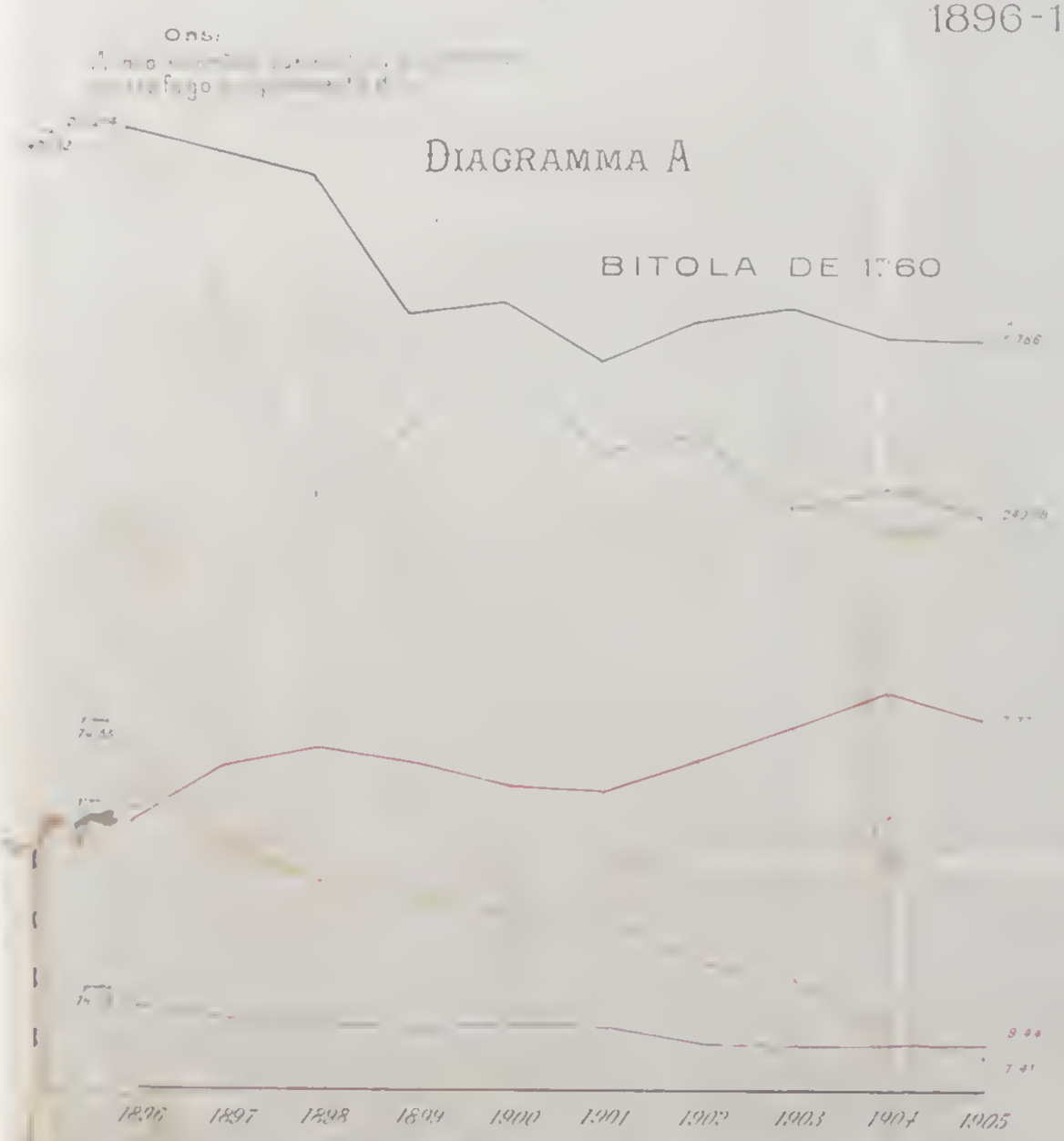
MA A_1

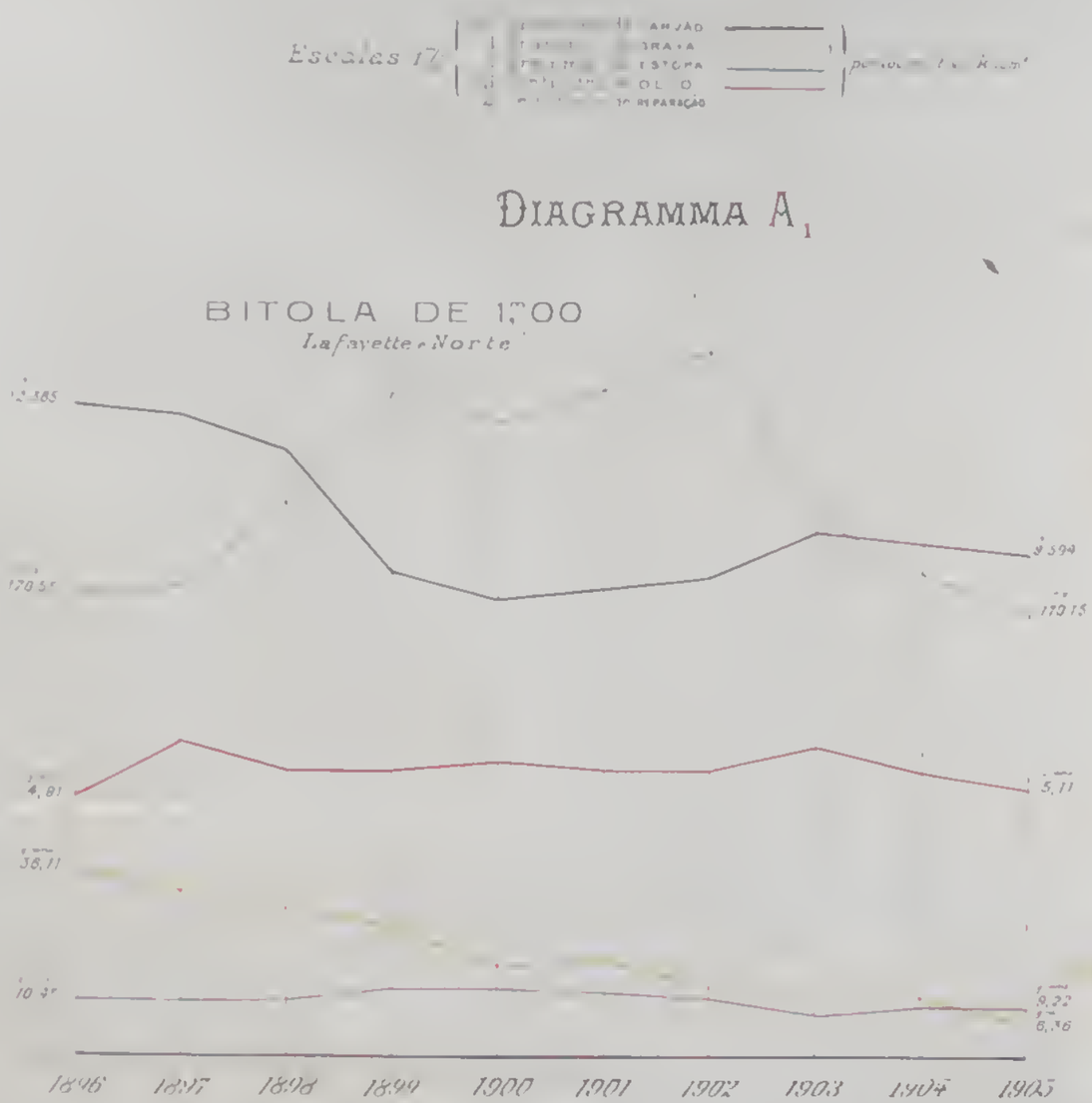


DIAGRAMMAS

indicando o custo de reparação e consumo de combustivel e lubrificantes, etc., por locomotiva-kilometro no periodo de 10 annos.

1896-1905





Auxiliar Technico

Observações sobre os diagrammas A e A1

Sub Director

[illegible]

LOCOMOCIÓN

DIAGRAMMAS

indicando o consumo de lubrificantes, estopa e custo de reparaçao, por vehiculo kilometro, nas duas bitolas - 1.m60 e 1.m00 no periodo de cinco annos

1901 - 1905

OBS

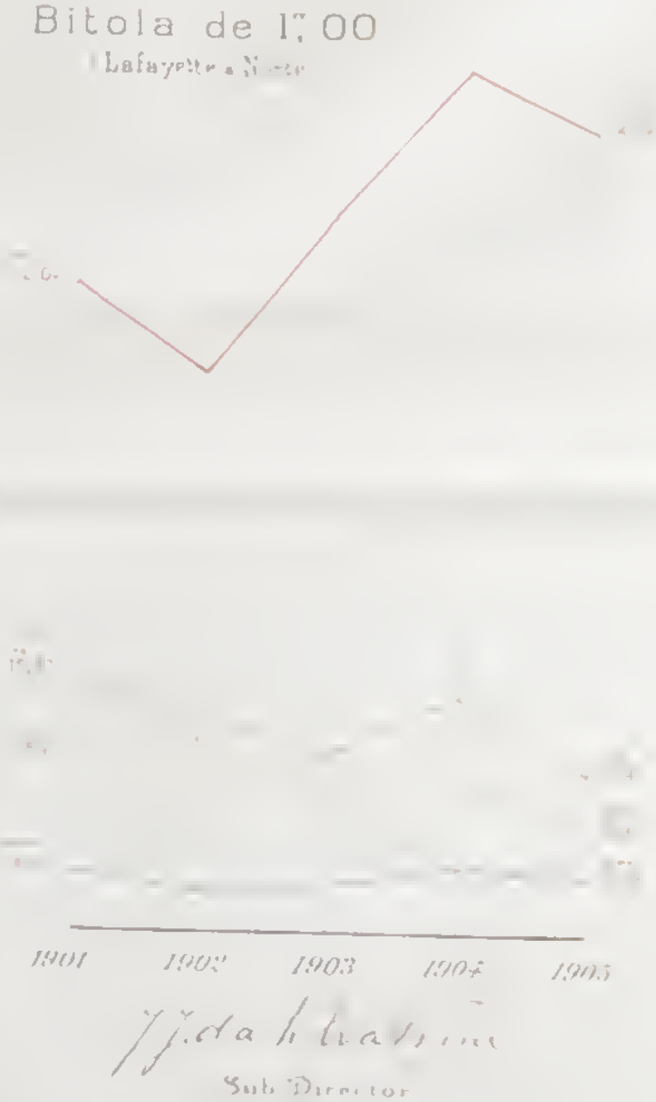
Escalas

DIAGRAMMA B

DIAGRAMMA B

Bitola de 1.m 60

Bitola de 1.m 00



Auxiliar Technico

Sub Director

Observações sobre os diagrammas B e B

Transporte		6.024:814$271
Em serviço do lastro:		
Linha de 1m,60	99:639$684	
» » 1m,00 — Lafayette	12:143$448	
» » 1m,00 — Norte	18:497$234	
» » 1m,00 — Linha Auxiliar . . .	15:123$270	
» » 1m,00 — Oeste de Minas . . .	4:409$547	149:813$183
		6.174:627$454

O seguinte quadro mostra a despeza acima, tanto em material como em pessoal, referente á locomotiva-kilometro, e á sua comparação com a do anno de 1904:

Serviço do trafego

ANNOS	NUMERO		PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO	TOTAL	DE LOCOMOTIVA-KILOMETRO	DE CARRO-KILOMETRO
Linha de 1m,60:											
1905	6.429,168	104.845,782	1.793:721$582	278,9	16,3	2.875:292$647	447,2	27,4	4.669:014$229	726,1	44,7
1904	6.450,945	100.384,220	1.747:139$919	270,8	17,4	3.612:291$553	559,9	35,9	5.359:431$472	830,7	53,3
Differença para mais	. . . .	4.461,562	46:581$663	8,1	—	—	—	—	—	—	—
Differença para menos. . . .	21,777	. . . .	. . . .	. .	0,1	736:998$906	112,7	18,5	690:417$243	104,6	8,6
Linha de 1m,00 (Lafayette):											
1905	970,489	11.507,433	229:094$272	236,0	19,0	284:032$793	292,6	24,6	513:127$065	528,6	44,5
1904	857,820	9.609,076	218:448$239	254,6	22,7	323:722$269	377,3	33,6	542:170$508	631,9	56,3
Differença para mais	112,669	1.897,757	10:646$033	—	—	—	—	—	—	—	—
Differença para menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	18,6	2,8	39:689$476	84,7	19,0	29:043$443	103,3	11,8
Linha de 1m,00 (Norte):											
1905	773,542	10.213,853	189:668$507	245,1	18,5	211:730$766	273,7	20,7	401:399$273	518,8	39,2
1904	787,983	9.354,620	192:021$631	243,6	20,5	264:354$541	335,4	28,2	456:376$172	579,0	48,7
Differença para mais	. . . .	859,233	. . . .	1,5	—	—	—	—	—	—	—
Differença para menos. . . .	14,441	. . . .	2:353$124	. .	2,0	52:623$775	61,7	7,5	54:976$899	60,2	9,5
Linha de 1m,00 (L. Auxiliar).											
1905	201,172	1.402,165	19:555$453	97,0	13,9	53:407$208	265,4	38,0	72:962$661	362,4	51,9
1904	127,487	970,908	6:696$596	52,5	6,8	44:273$268	347,2	45,5	50:939$864	399,7	52,3
Differença para mais	73,685	431,257	2:858$857	44,5	7,1	9:133$940	. .	. .	22:022$797	—	—
Differença para menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. .	. . . . .	81,8	7,5	. . . . .	36,3	0,4
Linha de 1m,00 (O. de Minas).											
1905	22,727	163.408	11:208$093	493,1	68,5	7:662$040	337,1	46,8	18:870$133	830,2	115,3
1904	13.051	81.854	5:581$122	419,9	68,1	5:728$455	438,9	69,9	11:309$577	858,8	138,0
Differença para mais	9,676	81.554	5:626$971	73,2	0,4	1:933$585	. .	. .	7:560$556	—	—
Differença para menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. .	. . . . .	101,8	23,1	. . . . .	28,6	22,7

Serviço do lastro

ANNOS	NUMERO DE KILOMETROS	DESPEZA			
		MATERIAL		MATERIAL	
		Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro
m Linha de 1,60:					
1905	309,809	99:639$684	321,6	99:639$684	321,6
1904	245,706	97:572$640	397,1	97:572$640	397,1
Differença para mais	64,103	2:067$044	. . .	2:067$044	. . .
» » menos	. . . . .	. . . . .	75,5	. . . . .	75,5
m Linha de 1,00 (Lafayette):					
1905	84,186	12:143$418	144,2	12:143$418	144,2
1904	73,105	20:012$386	273,7	20:012$386	273,7
Differença para mais	11,081	. . . . .	. . .	. . . . .	. . .
» » menos	. . . . .	7:868$938	129,5	7:868$938	129,5
m Linha de 1,00 (Norte):					
1905	73,446	18:497$234	251,8	18:497$234	251,8
1904	28,812	10:964$314	380,0	10:964$314	380,0
Differença para mais	44,634	7:532$920	. . .	7:532$920	. . .
» » menos	. . . . .	. . . . .	128,2	. . . . .	128,2
m Linha de 1,00 (Auxiliar):					
1905	71,650	15:123$270	251,8	15:123$270	251,8
1904	46,133	16:272$229	352,7	16:272$229	352,7
Differença para mais	25,517	. . . . .	. . .	. . . . .	. . .
» » menos	. . . . .	1.148$959	100,9	1:148$959	100,9
m Linha de 1,00 (Oeste de Minas):					
1904	25,260	4:409$547	174,5	4:409$547	174,5
1905	8,316	2:866$000	344,6	2.866$000	344,6
Differença para mais	16,944	1:543$547	. . .	1:543$547	. . .
» » menos	. . . . .	. . . . .	170,1	. . . . .	170,1

Lubrificação dos vehiculos

ANNOS	NUMERO DE CARROS-KILOMETROS	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL E MATERIAL	
		Total	Carros-kilometros	Total	Carros-kilometros	Total	Carros-kilometros
Linha de 1m,60:							
1905	104.845,782	136:682$125	1,3	119:992$133	1,1	256:674$258	2,4
1904	100.384,220	151:605$125	1,5	150:852$910	1,5	302:458$035	3,0
Differença para mais .	4.461,562	—	—	—	—	—	—
» » menos.	. . . . .	14:923$000	0,2	30:860$777	0,4	45:783$777	0,6
Linha de 1m,00 (Lafayette):							
1905	11.507,433	9:988$000	0,8	14:207$604	1,2	24:195$604	2,0
1904	9.609,676	10:202$000	1,0	17:214$232	1,7	27:414$232	2,7
Differença para mais .	1.897,757	—	—	—	—	—	—
» » menos.	. . . . .	214$000	0,2	3:001$623	0,5	3:218$6 8	0,7
Linha de 1m,00 (Norte):							
1905	10.213,853	19:120$500	1,8	6:827$009	0,6	25:947$500	2,4
1904	9.354,620	21:332$700	2,2	9:614$891	1,0	30:947$591	2,2
Differença para mais. .	859,233	. . . . .	. . .	. . . . .	. . .	. . . . .	0,2
» » menos .	. . . . .	2:212$200	0,4	2:787$882	0,4	5:000$082	—
Linha de 1m,00 (Auxiliar):							
1905	1.402,165	1:266$500	0,8	2:804$969	2,0	4:071$469	2,8
1904	970,908	393$000	0,4	2:103$809	2,1	2:496$809	2,5
Differença para mais .	431,257	873$500	0,4	701$160	. . .	1:574$660	0,3
» » menos.	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	0,1	—	—
Linha de 1m,00 (Oeste de Minas):							
1905	163,408	1:677$375	1,0	67$364	0,4	1:744$739	1,4
1904	81,854	756$500	9,2	149$888	1,8	906$388	11,0
Differença para mais .	81,554	920$875	. . .	. . . . .	. . .	838$351	—
» » menos.	. . . . .	. . . . .	8,2	82$524	1,4	. . . . .	9,6

Serviço de manobras nas estações por conta do trafego

ANNOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		TOTAL	
		Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro	Total	Locomotiva-kilometro
Manobras nas linhas de 1m,60 e 1m,00	669.835	123:252$526	184,0	226:188$384	337,6	394:440 910	521,6
Total em 1905	669.835	123:252$526	184,0	226:188$384	337,6	394:440 910	521,6
» » 1904	586.311	116:976$700	199,4	271:025$442	462,2	388:002$142	661,6
Differença para mais	83 524	6:275$826	. . .	. . . . .	. . .	6:438$768	—
» » menos	. . . . .	. . . . .	15,4	44:837$058	124,6	. . . . .	140,0

3º — Officinas e depositos diversos

Reparação de locomotivas

Durante o anno fizeram-se 469 reparações em 388 locomotivas, conforme os quadros seguintes, onde se acham discriminadas segundo a importancia das reparações: em grandes as que passaram de 30:000$, em medias, as que excederam de 1:000$; em pequenas, as comprehendidas entre 1:000$ e 300$ e segundo o typo e o local em que ellas foram executadas:

ANNOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO			DEPOSITOS		
	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
1905	47	[illegible]	29	81	136	59
1904	51	34	23	86	143	58
Differença para mais	. . . . .	2	6	. . . . .	. . . . .	1
» » menos	4	. . . . .	. . . . .	5	8	. . . . .

Locomotivas da bitola de 1m,60

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros	62	554:791$725	41.[illegible]75$964	8.506$768	109	186.168$418	116:450$228	11.458$322
Mogul	8	80:708$920	2.795$588	1.573$353	19	12:948$762	11:111$830	6:506$965
Cargas	8	78:589$848	. . . . .	2.52[illegible]$256	13	24:606$437	10:163$809	681$551
Consolidation	33	225:410$466	18.429$601	4.521$294	4	24.606$437	50.799$954	6.173$440
Machina-tenders	1	. . . . .	. . . . .	448$45[illegible]	3	7:194$277	. . . . .	991$537
	112	938:500$969	62.600$553	17:570$221	190	295.476$549	188.525$840	25:811$817

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Lafayette)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	12	21:153$081	11:362$454	2:060$296
Mogul	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2	6:852$487	. . . . .	732$612
Cargas	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	11	37.273$937	5:131$216	2:347$759
Consolidation	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	16	27:416$910	19:194$008	1:299$255
	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	41	92:695$815	35:687$678	6:439$922

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Norte)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	12	47:906$089	3:932$183	2:445$669
Mogul	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1	3:663$147	. . . . .	. . . . .
Cargas.	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	15	93:051$954	7:854$113	994$563
	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	28	144:621$190	11:786$296	3:440$232

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	1	. . . . .	. . . . .	711$490	7	4:557$595	5:191$280	2:102$189
Mogul	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	3	4:499$477	. . . . .	824$268
Cargas.	. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2	. . . . .	3:684$712	. . . . .
	1	. . . . .	. . . . .	711$490	12	9:057$072	8:875$992	2:926$457

Locomotivas da bitola de 1m,00 (Oeste de Minas)

TYPOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO				DEPOSITOS			
	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS	NUMEROS	GRANDES	MÉDIAS	PEQUENAS
Passageiros . . .	—	—	—	—	3	1:304$675	—	—
Total. . .	—	—	—	—	3	1:304$675	—	—

As reparações constantes destes quadros importam em . . . . . 1.847:032$268

As executadas em 1904 attingiram a . . 1.968:709$928

A média geral destas reparações por locomotiva foi em :

1905 . . . . . 4:760$392

1904 . . . . . 7:081$690

Comparadas as despezas realisadas em 1905 com as reparações das locomotivas no Engenho de Dentro e nos depositos da locomoção com as importancias respectivas em 1904, resulta o seguinte :

	Pessoal	Material	Total
1905	1.198:697$694	670:351$655	1.869:049$349
1904	1.183:879$617	793:396$807	1.977:276$424
Differença para mais. .	14:818$077	—	—
» » menos		123:045$152	108:227$075

O quadro seguinte refere-se á despeza total das reparações das locomotivas desde 1901 e das importancias de reparações por locomotivas, tendo percorrido mais de 100 kilometros e a média por locomotiva-kilometro :

ANNOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO	PERCURSO KILOMETRICO	IMPORTANCIA DAS REPARAÇÕES	POR LOCOMOTIVA	POR KILOMETRO
1901	243	7.939,294	1.860:093$001	7:654$740	249,4
1902	250	8.092,111	1.979.266$872	7:917$067	244,5
1903	259	8.163,238	1.810:465$855	6:990$215	213,9
1904	282	9.225,669	1.977.276$424	7:011$618	214,3
1905	284	9.631,281	1.869.049$349	6.654$417	194,0

Reparação de carros e vagões

O numero de carros e vagões reparados nas officinas do Engenho de Dentro em 1905 foi :

Carros de viajantes, correio, bagagem e chefe de trem.	125
Vagões de mercadorias e diversos	1.025
Total	1.150

Em 1904 tinha sido :

Carros de viajantes, correio, bagagem e chefe de trem.	96
Vagões de mercadorias e diversos	1.554
Total.	1.650

Com a reparação de carros e vagões nas officinas do Engenho de Dentro, estações e diversos depositos, despenderam-se durante o anno de 1905.	2.233:848$904
tendo sido respectivamente a despeza em 1904	2.426:876$286
ou menos em 1905	193:027$382

Comparando com as importancias de 1904 e discriminadas por pessoal e material, foram as seguintes as importancias das reparações dos carros e vagões nos dois annos :

Officinas do Engenho de Dentro, depositos e estações

	Pessoal	Material	Total
1905	969:705$760	1.264:143$144	2.233:848$904
1904	993:901$206	1.432:975$080	2.426:876$286
Menos em 1905 . . .	24:195$446	168:831$936	193:027$382

ou separadamente nas Officinas do Engenho de Dentro :

	Pessoal	Material	Total
1905	603:746$110	1.150:699$202	1.754:445$312
1904	616:218$421	1.336:779$130	1.952:997$551
Menos em 1905 . . .	12:472$311	186:079$928	198:552$239

Depositos e estações

	Pessoal	Material	Total
1905	365:959$650	113:443$942	479:403$592
1904	377:682$785	96:195$950	473:878$735
Mais em 1905	—	17:247$992	5:524$857
Menos em 1905. . . .	11:723$135	—	—

Divididas as despezas de carros e vagões pelas especies de vehiculos, teremos :

Para carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem	711:290$444
Vagões de mercadorias e diversos	1.522:558$460
	2.233:848$904

As quotas das despezas com as reparações dos vehiculos executadas nas officinas do Engenho de Dentro em 1905 :

Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem	603:746$110
Vagões de mercadorias e diversos	1.150:699$202
	1.754:445$312

As quotas foram respectivamente as correspondentes em 1905 :

	Superior	Inferior
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem.	9:087$036	—
Vagões de mercadorias e diversos	—	207:639$275

As quotas das despezas com a reparação de carros e vagões nas Officinas do Engenho de Dentro subdividem-se pelos vehiculos das linhas de 1m.60 e 1m.00 do seguinte modo :

DESIGNAÇÃO	m BITOLA DE 1,60	m BITOLA DE 1,00 (LAFAYETTE)	m BITOLA DE 1,00 (NORTE)	m BITOLA DE 1,00 (L. AUXILIAR)	m BITOLA DE 1,00 (C. DE MINAS)	TOTAL
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem	553.756$697	935$988	—	7:299$961	—	610.630$537
Vagões de mercadorias e diversos	1.200:688$615	7.803$516	—	12.389$492	—	1.172:224$732
	1.754.445$312	8.739$504	—	19.689$453	—	1.782:874$269

As quotas das despezas com a reparação de carros e vagões nos depositos e estações distribuem-se do seguinte modo :

DESIGNAÇÃO	m BITOLA DE 1,60	m BITOLA DE 1,00 (LAFAYETTE)	m BITOLA DE 1,00 (NORTE)	m BITOLA DE 1,00 (L. AUXILIAR)	m BITOLA DE 1,00 (O. DE MINAS)	TOTAL
Carros de viajantes, correio, chefe de trem e bagagem	68.247$618	47:677$699	28:811$845	3:886$113	671$197	149.297$802
Vagões de mercadorias e diversos	142:331$774	83:054 025	46:936$853	18:543$960	10:810$221	301:676$833
	210:579$392	130:731$724	75:751$698	22:430$103	11:481$718	450:974$635

As médias por vehiculos das importancias das reparações executadas nas Officinas do Engenho de Dentro para carros e vagões na bitola de 1m,60, foram :

	1905	1904
Carros de viajantes, chefe de trem, correio e bagagem .	4:430$053	6:194$365
Vagões de mercadorias e diversos	1:171$403	874$091

4°—Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio

O total do custeio, comprehendido reparação e reconstrucção do material rodante, conducção de trens em serviço do trafego, importou:

Em 1905	10.031:528$265
Em 1904	11.075:618$090
Menos	1.044:089$825

A despeza de 1905 decompõe-se do seguinte modo:

Reparação de locomotivas	1.869:049$349
» » carros e vagões	2.233:848$904
Conducção » trens	5.675:373$361
Despezas geraes e de escriptorio . . .	253:256$651
	10.031:528$265

Estas despezas comparadas com as correspondentes do anno de 1904 dão as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Reparação de locomotivas	—	108:227$075
» » carros e vagões	—	193:027$382
Conducção » trens	—	744:884$232
Despezas geraes e de escriptorio	2:048$864	..

As unidades de trabalho especificadas e as despezas dos dois annos de 1904 e 1905 dão os seguintes coefficientes:

	1905	1904
Despeza total do custeio.	10.031:528$265	11.075:618$090
Por kilometro da Estrada em trafego .	6:207$628	6:870$730
» trem-kilometro	1$356	1$404
» locomotiva-kilometro	1$194	1$344
» vehiculo-kilometro	$078,2	$091,9

Estes coefficientes comprehendem os resultados reunidos dos trechos das bitolas de 1m,60 e 1m,00 e separando-se para cada uma das bitolas, teremos:

Bitola de 1m,60:

	1905	1904
Despeza total do custeio.	8.434:036$331	9.332:122$684
Por kilometro da Estrada em trafego .	9:070$450	11:621$572
» trem-kilometro	1$496	1$682
» locomotiva-kilometro	1$311	1$446
» vehiculo-kilometro	$080,4	$092,9

Bitola de 1m,00 (Lafayette):

Despeza total do custeio	788:875$895	888:855$863
Por kilometro da Estrada em trafego .	2:007$317	2:267$489
» trem-kilometro	$934	1$155
» locomotiva-kilometro	$812	1$036
» vehiculo-kilometro	$068,5	$092,4

Bitola de 1m,00 (Norte):

Despeza total do custeio.	637:611$538	698:641$783

Por kilometro da Estrada em trafego .	6:856$038	4:507$366
» trem-kilometro	$883	$916
» locomotiva-kilometro	$824	$886
» vehiculo-kilometro	$062.4	$074.6

Bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar):

Despeza total do custeio	139:000$520	130:422$895
Por kilometro da Estrada em trafego.	832$338	788$112
» trem-kilometro	$791	1$201
» locomotiva-kilometro	$690	1$023
» vehiculo-kilometro	$099.1	$134.3

Bitola de 1m,00 (Oeste de Minas):

Despeza total do custeio.	32:003$981	25:574$864
Por kilometro da Estrada em trafego .	336$884	269$209
» trem-kilometro	1$495	2$157
» locomotiva-kilometro	1$408	1$959
» vehiculo-kilometro	$195	$312.4

5° — Obras novas do material rodante

O total da despeza por conta desta verba elevou-se a 1.140:182$722 que se distribue pelos linhas de 1m,60 e 1m,00 do seguinte modo:

Linha de 1m,60	1.087:388$708
» » 1m,00	52:794$014
	1.140:182$722

Sendo estas importancias respectivamente representadas pelos seguintes despachos e material adquirido:

Bitola de 1m,60:

Montagem de 10 carros da serie N de 45 toneladas (o custo consta do relatorio de 1904)	22:980$564

Um troly para conducção de materiaes . .	208$882
Montagem de 4 locomotivas de cargas ns. 37 a 40, fornecidas por Norton Megaw & C.	9:365$565
Custo das mesmas	196:330$826
Descarga	1:146$919
Montagem de 2 locomotivas de passageiros ns. 17 e 18 (Ten-Wheel), fornecidas por Norton Megaw & C.	4:082$493
Custo das mesmas	95:328$000
Descarga	814$180
Reconstrucção de 55 carros da serie OT. .	220:000$000
» » 15 » » » T. .	52:500$000
» » 20 » » » V. .	100:000$000
» » 10 » » » H. .	43:000$000
Trajano de Medeiros & C.	—
Transformação de 10 carros da serie B para serie BD, Companhia Edificadora . .	210:000$000
Custo de 25 carros da serie N (parte metallica) para transporte de minerio, fornecidos por Norton Megaw & C. . .	88:910$479
Descarga dos mesmos.	2:720$800
Montagem de 20 carros tubulares de serie OO. (cujo material metallico foi pago e consta do relatorio de 1904.	40:000$000
	1.087:388$708

Bitola de 1m.00 (Lafayette) :

Construcção de um carro da serie ff . . .	3:134$106
Montagem de 10 carros da serie N (o custo consta do relatorio de 1904). . . .	9:367$870
	12:501$977

Bitola de 1m.00 (Norte) :

Continuação da montagem dos carros da serie OT.	4:931$075
Construcção de um carro para inspecção. .	10:934$161
Continuação da construcção dos carros serie H.	11:560$921
Construcção de um carro para dormitorio do pessoal do lastro	5:335$366
Construcção de seis carros da serie T e seis da serie V (continúa).	7:530$515
	40:292$038

6º — Augmento das Officinas do Engenho de Dentro e dos Depositos

Com o augmento das Officinas do Engenho de Dentro e dos Depositos e suas ferramentas despendeu-se em 1905 a quantia de 372:926$246, que foi levada á conta de capital e consta dos seguintes trabalhos :

Officinas do Engenho de Dentro

Aterro e collocação de novas linhas . . .	21:727$980
Terminação da montagem dos novos fornos a gaz destinados ao serviço de aquecer aros de rodas de carros e locomotivas (o custo consta do relatorio de 1904)	3:987$358
Montagem de um guindaste a vapor de cinco toneladas	440$065
Um medidor d'agua.	701$025
Terminação da montagem de dois guindastes manuaes portateis para o serviço de carga e descarga	27$400
Collocação de cannos e registros de incendios.	16:207$560
Um troly de contacto dos carretões . . .	412$689

Construcção e collocação de um guindaste electrico no novo armarem	11:460$348
Diversos materiaes para installação da luz electrica.	796$500
Tres bancadas volantes de $1^m,00 \times 6^m,00$. .	47$100
Um torno para tornear mangas de eixo de rodas de carros, com altura de $0^m,600$, distancia entre centros $2^m,300$, com duas esperas, fornecidos pela Societé Anonyme de Construction de Longday.	1:259$627
Descarga do mesmo	10$870
Duas machinas de escrever, «Underwood». .	1:050$000
Uma machina para moldar dentaduras de rodas de engrenagem com o diametro do circulo primitivo de 500 até 4.000 m/m e 450 m/m de largura de dente. . . .	977$860
Dois limadores mechanicos com 600 m/m de curso e 2.250 m/m de comprimento util, com duas mezas de fixação, porta-ferramenta automatica e electro-motor da força de cinco cavallos cada um, fornecidos por Haupt, Biehn & C.	8:244$157
Importancia da primeira prestação, conforme a condição 14ª do contrato para a construcção das obras do deposito de lubrificantes e estopa.	22:050$000
Idem da 2ª prestação	22:050$000
Idem de serviços extraordinarios previstos nas condições 4ª do contrato de 12 de julho de 1905 e autorizados pelo engenheiro fiscal, contratantes E. Sissenere e A. By.	3:229$370
Uma machina dupla de atarrachar parafusos de 3/8 e 1/2 com bomba para lubrificante fa-	

bricante Ernest Schiess, inclusive todos os jogos de apparelhos necessarios para o funccionamento da machina, fornecida por Beherendt Schmidt & C.	2:813$854
Uma prensa hydraulica para extrahir e collocar eixos e pinos de rodas de locomotivas da bitola de 1m.60, motor electrico da força de seis cavallos, fornecida por Arens Irmãos..	12:388$600
Uma machina vertical de desdobrar, fornecida por A. G. Fontes.	10:722$266
Continuação da reconstrucção e ampliação dos escriptorios nos mezes de janeiro a maio de 1905, pelo engenheiro Carlos Rossi . .	38:053$875
Augmento executado no edificio por ordem do engenheiro fiscal	21:783$662
Um relogio batendo horas, meias horas e quartos no edificio das Officinas, fornecido por Herm Stoltz	1:422$222
Assentamento do mesmo	200$000
Um guindaste de manobras e descargas, com casa completa para machinista, força de 5.000 kilos, fornecido por Norton Megaw & C	4:639$699
Descarga do mesmo.	41$040
Uma serra de fita, fornecida por Haupt Biehn &C.	572$235
Um engenho agricultural de furar, fornecido pela The Brazilian Contracts	1:744$225
Um guindastre electrico volante para o armazem, para suspender 10.000 kilos, força de suspensão sete cavallos e de translação do carrinho dois e tres cavallos, fornecido por Lion & C.	6:988$576

Um apparelho para aquecer colla, fornecido por A. G. Fontes.	273$767
Uma serra automatica de traçar, fornecida por Behrend Schmidt	2:216$829
Descarga da mesma.	20$160
Quatro ventiladores de tecto, suspensos a um tubo de 1m.30.	560$000
Idem, de sete de mesa com com cesta protectora e interruptor graduando a velocidade, fornecidos por Guinle & C.	525$000
Restauração do retrato do engenheiro Bulhões.	580$000
Um torno placa horizontal para tornear aros de rodas de locomotivas, força de 7 1/2 cavallos, fornecido por Salles Guerra. .	12:665$880
Dois tornos de placa horizontal para aros de rodas de carros, fornecidos por Salles Guerra.	13:806$041
Um torno para tornear mangas de eixos e fazer face nas rodas de locomotivas, força de 12 1/2 cavallos, fornecido por Salles Guerra	13:739$385
Quatro tornos para aros de rodas de carros força de 7 1/2 cavallos cada um, fornecidos por Sales Guerra.	29:953$423
Tres machinas de contornar verticaes força de quatro cavallos cada uma, fornecidas por Salles Guerra	10:663$192
Descarga das mesmas	562$895
Melhoramentos nas Officinas, diversos materiaes.	330$800
	300:947$535

Bitola de 1m,60:

Melhoramentos diversos nos depositos. . .	11:951$255

Assentamento de uma forja no deposito de Cachoeira	25$000
Collocação de alicerces para assentamento de um motor no deposito da Barra . . .	753$900
Desmontagem do guindaste velho e montagem de um novo na carvoeira da estação de Belém	783$560
Duas machinas de esmerilhar parallelos de locomotivas, inclusive 24 rodas de esmeril de sobresalentes, sendo uma para o deposito de S. Diogo e outra para o da Barra, fornecidas por Salles Guerra	5:978$869
Duas machinas de contornar verticaes de 10" de passeio, força de quatro cavallos cada uma, sendo uma para S. Diogo e outra para Barra, fornecidas por Laport Langgard	2:041$908
Dois tornos para tornear e abrir roscas com altura do centro de 7 1/2	1:317$360
Duas plataformas de quatro boccas de movimento simultaneo com 28" de diametro para tornos acima, fornecidas por Laport Langgard & C.	718$560
Um torno para tornear e abrir roscas, altura de 10", comprimento do banco 12'-0" para o deposito de Palmyra	1:037$705
Uma plataforma de quatro boccas de movimento simultaneo para o torno acima com 36" para Palmyra, fornecida por Laport Langgard	494$010
	25:102$127

Bitola de 1^{m},00 (Lafayette):

Melhoramento no deposito	193$042

Construcção de um reservatorio de agua para as Officinas.	584$000
Uma machina de esmerilhar parallelos de locomotivas, inclusive 24 rodas de esmeril de sobresalentes, fornecida por Behrend Schmidt	2:989$434
Uma machina para aplainar espelhos de cylindros até o diametro de 26" typo Champion, fornecida pela Brazilian Contracts Corporation.	940$485
Uma machina para brocar cylindros, typo Champion, com mandril de 3 1/4 para brocar até 22", fornecida pela Brazilian Contracts Corporation	1:302$277
Melhoramentos nas Officinas	1:227$855
Importancia da 1ª prestação da construcção de um abrigo para locomotivas e de uma carvoeira de Curvello.	12:500$000
Idem, da 2ª prestação da mesma --- Empreiteiro Euzebio de Queiroz	12:500$000
Importancia de materiaes, sendo, cal de pedra, cimento, manilhas, tijolos de alvenaria e peças de pinho de riga para o deposito de Sete Lagôas (em construcção). . . .	5:020$100
Um guindaste a vapor para suspender uma tonelada e 50 kilos, fornecido por Norton Megaw & C	3:828$224
Descarga do mesmo.	36$550
	41:121$967

Bitola de 1m,00 (Norte):

Melhoramentos no deposito.	193$040
990 vidros de diversas dimensões. . . .	2:291$610
Uma machina de esmerilhar parallelos de locomotivas, inclusive 24 rodas de esmeril	

de sobresalentes, fornecida por Behrend Schmidt.	2:989$435
	5:474$085

Bitola de 1m,00 (Linha Auxiliar):

Melhoramentos no deposito.	193$042
Uma forja de campanha	87$490
	280$532

Fornecimentos a diversos:

A importancia da despeza total com o fornecimento a diversos elevou-se em 1905 a.	635:299$197
Tendo sido a do anno de 1904 de . . .	690:613$182

Esta importancia distribuiu-se do seguinte modo:

Diversas divisões da estrada	602:225$352
Ministerio da Guerra	12:327$077
Palacio Presidencial.	19:205$977
Companhia Edificadora.	216$000
Repartição Geral dos Telegraphos	802$740
Estrada de Ferro do Rio do Ouro. . . .	460$180
A particulares	61$871
	635:299$197

7º — Officinas

Fundição de ferro e bronze

Fundiram-se em ferro 34.564 peças, pesando 392.911 kilos que importaram em 152:267$631, sendo esta importancia superior em 5:917$819 á correspondente de 1904, tendo sido, porém, inferior o peso em 67.372 kilos ao do anno referido.

O preço médio do ferro foi de 387 réis por kilogramma, ou mais 70 réis que seu correspondente em 1904.

Fundiram-se em bronze 10.463 peças pesando 44.761 kilos, que importaram em 93:141$486 sendo esta importancia superior em 1:018$638 á correspondente de 1904, tendo sido ignalmente superior o peso em 879 kilos ao do anno referido.

O preço médio do bronze foi de 2$080 por kilogramma ou menos 20 réis que o correspondente em 1904.

Machinas e ferramentas

As machinas e ferramentas acham-se em estado regular.

V

VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

1ª—Extensão da linha

Nunhum trecho novo foi entregue ao trafego durante o anno; entretanto, tendo o serviço do cadastro desta Estrada attingido Belém, abrangendo não só a linha principal como tambem os ramaes da Gambôa, do Jockey-Club, de Santa Cruz e de Paracamby, foram verificadas algumas divergencias com os dados antigos referentes a essas linhas; feitas as devidas correcções achou-se para a extensão total da linha em trafego em 31 de dezembro de 1905, 1.616k.352m.0.

2ª—Secção Technica

Dentre os numerosos projectos executados durante o anno merecem especial mensão os seguintes:

Projecto de signaes para as linhas provisorias entre S. Diogo e S. Christovam:

Idem de uma torre de treliça para o centro telephonico;

Idem de pontes de alma cheia para o alargamento da bitola do Ramal de São Paulo.

Idem de um armazem para lubrificantes nas officinas de Locomoção;

Idem de um edificio de madeira para servir de dormitorio ao pessoal dos trens em D. Clara;

Idem de tesouras para as novas officinas de torneiros e limadores;

Idem de uma estação de baldeação em Jacarehy;

Idem de abastecimento d'agua para Jacarehy;

Idem de abastecimento d'agua para Sete Lagôas:

Idem de alargamento de bitola de Jacarehy a S. Paulo:

Idem de reconstrucção da estação de Cascadura;

Idem de superstructuras metalicas para as pontes sobre as ruas Figueira de Mello e S. Christovam:

Idem de muros de arrimo de cimento armado entre S. Diogo e S. Christovam;

Idem de trens-typo para as bitolas larga e estreita, além da elaboração de detalhes de obras projectadas no anno anterior e grande copia de outros trabalhos de escriptorio.

Ponte sobre a rua de S. Christovam

Esta ponte tem como vigas principaes para cada linha dois arcos, com tres articulações, sendo a distancia entre as duas articulações dos apoios de $28^m,40$ e a flecha de $2^m,30$; o longerão é ligado ao arco por um systema de diagonaes e montantes que dividem cada metade da ponte em cinco paineis: o material empregado é aço de 50 kilogrammas de resistencia á ruptura por $^m/_m{}^2$ e 20 $^0/_0$ de alongamento proporcional; o material dos rebites é de 38 kilos de resistencia e 30 $^0/_0$ de alongamento.

As resistencias praticas foram calculadas em funcção dos esforços maximos e minimos que actuam em cada barra de accôrdo com a formula de Seefehlner.

A sobrecarga considerada foi constituida por um trem composto de duas machinas Brooks do typo « Mastodonte. »

O esforço do vento foi calculado em 150 kilos por metro quadrado de superficie normal á sua direcção.

Os arcos distam entre si no normal $2^m,50$; o comprimento de um painel é de $2^m,84$ e a esconcidade da ponte é de 37°45'.

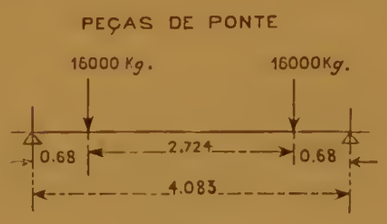


Fig. 1

O momento de flexão é igual a $0^m,68.16000$ kilos = 10.800 kilogrammetros e, tomando-se para o trabalho admissivel 6,5 kilos por $^m/_m{}^2$, vem:

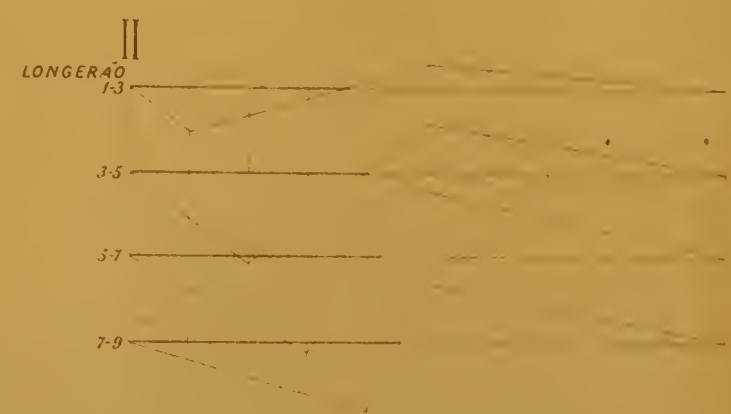
$\frac{I}{v} = \frac{10.800}{6,5} = 1.674cm^3$. Adoptou-se um duplo T do perfil normal n. 42 1/2 que tem de altura 425 $^m/_m$; de largura de flange 163 $^m/_m$ e 15,3 $^m/_m$ de espessura na alma, cujo momento de resistencia é igual a $1739cm^3$ pesando 103 kilos por metro corrente.

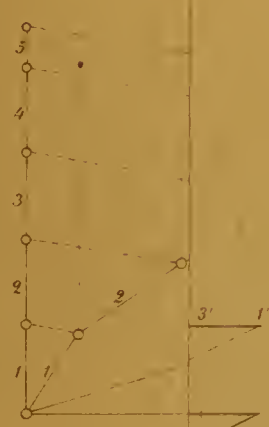
Longarina. — O momento de flexão da longarina foi calculado em 5775 kilogrammetros e, adoptando-se o mesmo coefficiente de trabalho, vem;

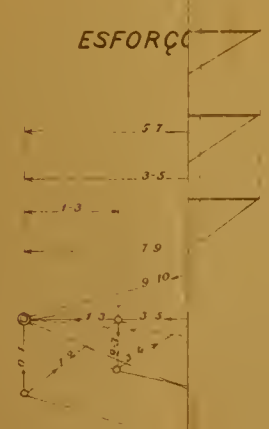
ÇÕES

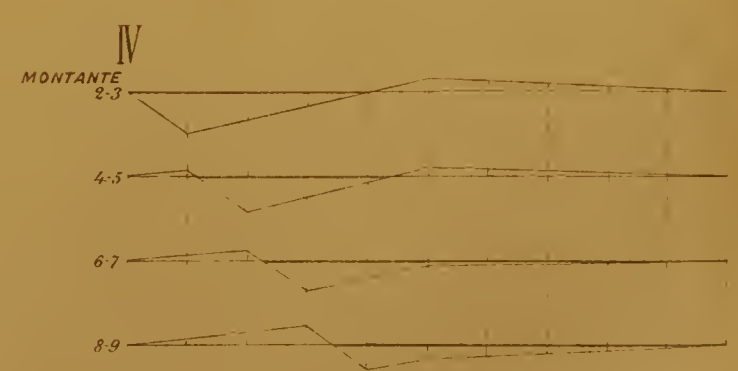
Secção technica Julho de 1905

Carlos Euler









IMPRENSA NACIONAL

EPURA DE UM ARCO DE TRELIÇA COM TRES ARTICULAÇÕES

— SOBRE A RUA DE S. CHRISTOVAM —

LINHAS DE INFLUENCIA

PESO PROPRIO

$\frac{I}{v} = \frac{5775}{6,5} = 888 cm^3$ e o perfil adoptado foi o n. 34 cujo $\frac{I}{v} = 992$ cm^3 e o peso 67 kilogr. por metro corrente.

Com estes dados deduziu-se o peso provavel da ponte por metro corrente da seguinte maneira:

1) Linha.	210	kilos.
2) Chapade $1^m/_m$ entre trilhos	14	»
3) Longarina (2)	135	»
4) Peças de ponte $\frac{11 \times 4,083 \times 103}{28,4}$.	163	»
5) 3 °/₀ para rebites sobre 2/3 e 4	8	»
6) Arcos (inclusive contraventos)	990	»
Total	1.520	»

Nas pontes do systema adoptado as rectas, que ligam as articulações dos apoios com as articulações do fecho do arco, são as linhas de intersecção das reacções; por tanto qualquer carga, collocada sobre ella, póde immediatamente ser decomposta em duas componentes que são as suas reacções; considerando-se, pois, uma secção qualquer pelo arco para qual a carga esteja á esquerda, ahi teremos como forças exteriores essa mesma carga e mais a reacção da direita que, combinadas, dão como resultante a reacção da esquerda invertida.

Se a carga estiver á direita da secção a força exterior será simplesmente as reacção da esquerda.

Em qualquer dos casos, determinada que seja essa força exterior, bastará decompol-a na direcção das tres barras cortadas pela secção para ter as forças que actuam nessas barras.

Procedeu-se, pois, da seguinte maneira para calcular os esforços em todas as barras:

I — Peso proprio

Determinou-se para a metade direita da ponte (veja-se a epura) as duas reacções produzidas pelo peso proprio dessa metade e combinou-se-as com os pesos concentrados nos nós de 0' a 9', admittindo-se que os nós inferiores supportassem 1/3 desse peso e os superiores 2/3; naturalmente o respectivo polygono de forças deve fechar, tratando-se de forças em equilibrio.

A decomposição, segundo Cremona, foi feita caminhando-se de nó a nó e deste modo foram obtidos os esforços permanentes em todas as barras com os competentes signaes.

II — Esforços provenientes do vento

No 1° painel :

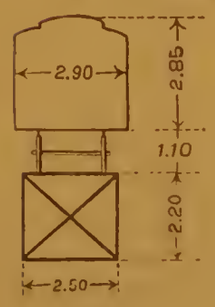


Fig. 2

Vento 150 kilos por m2 :

Sobre o carro:

$$P = 2,85 \times 150 = 427,5^{k}$$

Momento de P em relação ao nó 2 :

$$M_c = 427,5\ (1,42 + 1,1 + 2,20) = 2017,k/m^{s}$$

Sobre a ponte :

$$60\ \%\ \text{de}\ \frac{3,05 \times 2,2}{2} \times 150 = 236,k25$$

E o momento desta força em relação ao nó 2 será :

$$M_p = 236,25 \times 1,1 = 259k/m,875$$

o momento total :

$$M_t = M_c + M_p = 2277,675\ k/m$$

como a esconsidade é de 37°, 45' ter-se-á :

$$M = \frac{2277,675}{\cos 52°15} = 3750\ k/m$$

Um conjugado equivalente, actuando no plano dos arcos, tendo por braço de alavanca a largura normal da ponte ($2^{m}.50$) terá o valor de:

$$F = \frac{3750}{2,5} = 1500 \text{ kilos por metro corrente}$$

Nos paineis 2, 3, 4 e 5 obteve-se respectivamente :

1200k, 1050k, 960k, 930k, por metro corrente

Estas forças multiplicadas por $2^{m},84$, comprimento dos paineis, deram as forças 2, 4, 6, 8 e 10 que foram applicadas nos nós correspondentes e que juntas com as reações R_e e R_d, formam um polygno fechado cuja decomposição, segundo Cremona, deu os esforços em todas as barras. Estes esforços devem ter dois signaes, confórme o lado de que soprar o vento.

III — Sobrecarga

Para determinar o effeito das sobrecargas mais desfavoraveis sobre as differentes barras, examinou-se primeiramente o de uma carga de 10.000 kilos collocada successivamente sobre os nós 3, 5, 7, 9, 11, 9', 7', 5' e 3', primeiramente em relação ao arco, em seguida ao longerão, ás diagonaes e por ultimo aos montantes. Os effeitos dessa sobrecarga são representados pelas linhas de influencia indicadas na epura, que por serem a expressão de uma funcção de primeiro gráo, devem ser rectas entre os pontos de maximas e minimas. Os esforços de compressão têm ordenadas negativas e as de extensão positivas.

Sobre estas linhas de influencia collocou-se o trem-typo, fazendo sempre coincidir um dos eixos mais pesados com a ordenada maxima, ora na zona de compressão, ora na de extensão; multiplicando-se as ordenadas sob cada uma das rodas com o quociente do peso da roda pelo esforço de 10.000 kilos, que serviu de base para o desenho da linha de influencia e sommando-se todos estes productos, obtem-se o esforço proveniente da sobrecarga para a posição escolhida.

Como seja impossivel indicar « a priori » a posição mais desfavoravel, fizeram-se de cada vez tres tentativas, com o que geralmente conseguia-se obter a posição da sobrecarga que dava o esforço maximo.

A epura forneceu os seguintes dados para a determinação das secções das diversas barras:

DESIGNAÇÃO	BARRAS	SOBRECARGA		PESO PERMANENTE	VENTO	ESFORÇOS FINAES		COEFFICIENTE DE TRABALHO ADOPTADO	SECÇÃO NECESSARIA		COMPRIMENTO DA BARRA	MOMENTO DE INERCIA NECESSARIO
		Compressão	Extensão			Maximos	Minimos		Compressão	Extensão		
		K	K	K	K	K	K	K	m/m²	m/m²	m	c/m⁴
Arco	0 — 2	— 162.550	0	— 13.850	± 28.680	— 205.080	+ 14.830	8,0	25.635	1.854	2,963	4.188
	2 — 4	— 157.620	+ 2.060	— 10.300	± 33.440	— 191.360	+ 15.200	7,9	24.225	2.000	2,925	3.808
	4 — 6	— 166.390	+ 5.430	— 6.350	± 19.100	— 201.840	+ 18.180	7,9	25.550	2.302	2,875	3.880
	6 — 8	— 172.700	+ 5.830	— 3.300	± 16.700	— 192.700	+ 19.250	7,9	24.393	2.440	2,873	3.673
	8 —10	— 173.840	+ 28.940	— 4.200	± 19.100	— 197.140	+ 43.840	7,3	27.006	6.006	2,840	3.700
Longerão	1 — 3	— 23.730	+ 17.160	— 3.200	± 4.600	— 31.530	+ 18.860	5,8	5.437	3.252	2,840	592
	3 — 5	— 46.210	+ 37.040	— 7.000	± 8.600	— 51.810	+ 38.640	5,1	10.160	7.577	2,840	972
	5 — 7	— 54.620	+ 50.810	— 10.000	± 10.800	— 75.420	+ 51.600	5,4	14.000	9.556	2,840	1.415
	7 — 9	— 41.720	+ 40.630	— 9.100	± 8.400	— 59.220	+ 39.930	5,4	10.963	7.400	2,840	1.111
	9 —11	— 0	+ 0	— 0	± 0	— 0	+ 0	—	—	—	2,840	—
Diagonaes	1 — 2	— 23.170	+ 29.150	+ 4.100	± 5.800	+ 39.350	— 24.770	5,7	4.350	6.904	3,600	747
	3 — 4	— 21.440	+ 25.410	+ 4.300	± 4.600	+ 34.310	— 23.740	5,4	4.400	6.354	3,250	584
	5 — 6	— 11.180	+ 20.550	+ 3.200	± 2.400	+ 26.150	— 13.380	4,8	2.800	5.450	3,050	300
	7 — 8	— 19.350	+ 18.860	— 950	± 2.500	— 22.800	+ 20.410	4,5	5.070	4.540	3.000	475
	9 —10	— 43.780	+ 40.170	— 9.350	± 8.700	— 61.880	+ 39.520	5,6	11.042	7.060	2,930	1.252
Montantes	0 — 1	— 50.960	0	— 2.850	± 3.600	— 57.410	+ 750	8,2	7.002	90	3,050	1.242
	2 — 3	— 21.450	+ 11.120	— 3.500	± 2.250	— 27.200	+ 9.870	6,7	4.070	1.473	2,200	307
	4 — 5	— 21.180	+ 4.770	— 2.600	± 900	— 24.680	+ 3.070	7,8	3.170	400	0	118
	6 — 7	— 16.800	+ 2.400	— 1.150	± 750	— 18.700	+ 2.000	7,9	2.370	252	0,1,58	53
	8 — 9	— 16.520	+ 2.580	+ 750	± 2.300	— 18.070	+ 11.630	5,5	3.290	2.115	0.83	30

Os coefficientes de trabalho indicados nesta tabella foram calculados pela seguinte formula :

$$R = R' \left(1 + \frac{P\ min}{2\ P\ max} \right)$$

sendo $R' = 2/3 . \frac{Qr}{4}$; ora, sendo para o aço adoptado $Qr = 50$ kilos por $^m/^{m^2}$ obteve-se para R' o valor de 8k,33.

Nas barras sujeitas a esforços de compressão, determinou-se a secção tendo em vista que o seu momento de inercia equatorial minimo fosse sufficiente para evitar a flambagem; serviu a seguinte formula :

$$I = \frac{P . l^2}{430}$$

em que I é dado em centimetros biquadros ; P (esforço de compressão) em kilogrammas e l (comprimento da barra) em metros. O divisor 430 corresponde á qualidade do aço escolhido. Esta formula satisfaz á hypothese da barra estar livre em ambas as extremidades.

Secções — No arco foi adoptada uma secção uniforme que corresponde ao esforço maximo de compressão de 205.080 kilos, pouco differente do esforço minimo de

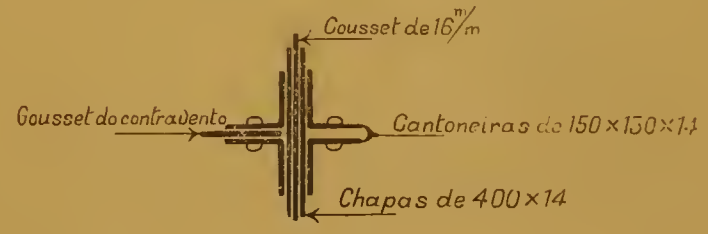


Fig. 3

compressão de 191.360 kilos na barra 2-4 ; a referida secção ficou formada por duas chapas de 400 $^m/^m \times 14\ ^m/^m$ entre as quaes passam os goussets de 16 $^m/^m$ de espessura para a rebitagem dos montantes e das diagonaes. No meio das duas chapas ligam-se em T simples duas cantoneiras de 150 — 150 — 14 ; as do lado interno afastam-se de 12 millimetros junto aos nós para collocação dos goussets do contravento.

Os rebites são de 25 millimetros de diametro.

Com esta dimensão não devem apparecer mais de dois rebites em cada secção

o momento de inercia desta, deduzidos os furos dos rebites, ficou igual a 6910 cm4 para 4188 cm4 que eram estrictamente necessarios.

Para o longerão entre os nós 1-3, 3-5 e 7-9, formou-se a secção com dois ferros em U do typo 30 ligados entre si por um gousset de 13 millimetros de espessura e rebitados com rebites de 20 millimetros, não devendo apparecer em cada secção mais de dois rebites.

O momento de inercia, deduzidos os rebites, ficou igual a 2641 cm4, quando eram necessarios 1111 (na barra 7-9) e a secção ficou com 10960 m/m² deduzidos os rebites.

Na barra 5-7 reforçou-se a secção com duas chapas de 268 + 5 para eleval-a a 14.440 m/m², pois eram necessarios 14.000 m/m².

Para a barra 9-11 que nenhum esforço tem a supportar, adoptou-se, afim de não modificar o aspecto externo e poder fixar aguarda, um simples U do typo 30.

As diagonaes são formadas, como o arco, de duas chapas e quatro cantoneiras; os goussets do arco e do longerão introduzem-se entre as duas chapas para fixação das diagonaes.

As secções variam de accordo com os esforços a supportar.

Os montantes são formados por quatro cantoneiras, abraçando duas dellas os goussets do arco e do longerão, e as outras duas prendendo entre si os goussets sobre os quaes vem se fixar o contravento vertical.

As secções tambem são variaveis de accordo com os esforços que teem de supportar.

As disposições adoptadas permittiram fazer trabalhar todos os rebites a duplo cisalhamento.

Articulações — A área de apoio da articulação deve ser tal que a pressão sobre a alvenaria não passe de 12 kilos por cm²; sendo, pois, o esforço ahi, como se viu, de 205.080, e sendo a escorsidade de 37° 45', o esforço normal será de

$$205080 \times \text{sen } 37^\circ\ 45' = 125505 \text{ k}$$

o que dá uma área necessaria de

$$\frac{125505}{12} = 10459 \text{ cm2};$$

deu-se á chapa de apoio 70 cm por 150 cm ou 10.500 cm².

Rolete da articulação sobre os apoios :

$$F_{max.} = -205080 \text{ ks.}$$

$$F_{min.} = +14800$$

$$R = R'\left(1 - \frac{F\,min.}{2\,F\,max.}\right) = 8{,}33 \times 0{,}954 = 8^{k},0.$$

Para o coefficiente de cisalhamento tomou-se 4/5 de R ou 6k.4 por millimetro quadrado; a área neccessaria é, pois :

$$\omega = \frac{205080}{6{,}4} = 32044 \text{ m/m2 ;}$$

ora, sendo $\omega = l.d$, vem

$$d = \frac{\omega}{l} \text{ e como } l = 344 \text{ m/m}$$

obteve-se

$$d = \frac{32044}{344} = 94 \text{ m/m.}$$

Tomou-se d = 100 millimetros para diametro do rolete que deve ser de aço martellado.

As munhoneiras que envolvem o rolete são de aço fundido de 50 kilogrammas de resistencia á compressão e 20 % de alongamento e teem tambem 100 millimetros de espessura.

O rolete exerce sobre a munhoneira um esforço vertical de cisalhamento = 205080. sen. 17° 56' 44'', pois que o angulo formado pela tangente ao arco na sua origem, com a horizontal é igual a 17° 56' 44''.

O esforço minimo é igual a 14830 × sen. 17° 56' 44''. Portanto :

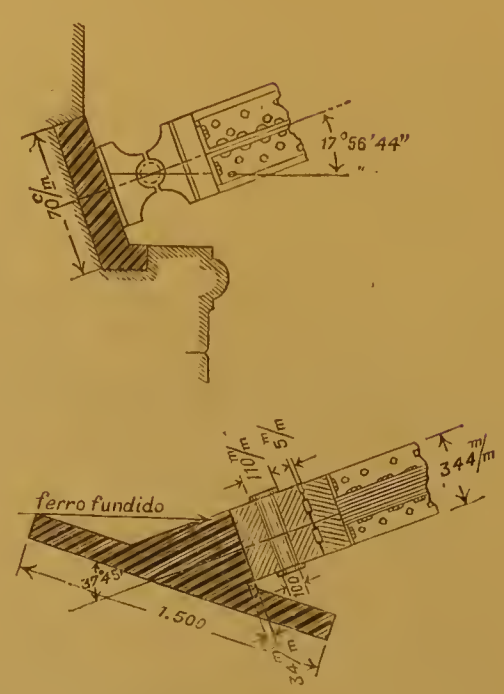


Fig. 4

$$F_{max} = 63190 \text{ e } F_{min} = 4570 \text{ k e}$$

$$R = 4/5.\ 8{,}3^{k}\left(1 + \frac{4570}{2 \times 63190}\right) = 6{,}^{k}8$$

A secção necessaria da munhoneira será, pois, de:

$$\frac{63190}{6,8} = 9290 \text{ m/m}^2$$

e, como o comprimento da munhoneira é de 344 m/m, a sua altura é dada por:

$$\frac{9290}{344} = 27 \text{ m/m}$$

Foi adoptada a de 0.^{m}030.

Os contraventos exercem sobre a munhoneira e o pião um esforço de:

$$F_{max} = 5949 \text{ k}$$

$$F_{min} = 0$$

d'onde:

$$R_{compressão} = 8.0 \text{ k por millimetro quadrado}$$

$$R_{cisalh.} = 6,4 \text{ k por millimetro quadrado}$$

$$\omega_{comp.} = 744 \text{ m/m } 2$$

$$\omega_{cisalhamento} = 930 \text{ m/m } 2$$

A cabeça do pião ficou com um diametro de 110 m/m, dando uma área de apoio de 1649 m/m 2 e tendo a espessura de 10 m/m, isto é, dando uma área de cisalhamento de 3141 m/m 2.

Amarração — F = 205080 kilos.

1/2 F = 102540 kilos: oito barras de 150 × 780 × 14 collocadas de ambos os lados do arco amarram este á articulação, por meio de quatro parafusos de 34 m/m: as barras são seguras sobre o arco por 34 parafusos de 28.57 m/m de diametro.

Rebitagem — No primeiro painel o arco tem 2^{m}.80 de comprimento; tem-se, portanto, o esforço de:

$$\frac{205080}{2,8} = 74.000 \text{ por m. c.}$$

o que exige uma área de rebitagem a duplo cisalhamento de

$$\frac{74000}{9,7} = 7700 \text{ m/m } 2$$

ou 16 rebites de 25 m/m por m. c.

O longerão tem $2^m,60$ e o esforço por m. c. é de

$$\frac{75420}{2,^m60} = 30.000 \text{ kilos}$$

$$\omega_{nec.} = \frac{30.000}{6,1} = 5000 \text{ m/m2}$$

ou 16 rebites de 20 m/m por m. c.

Na diagonal :

$$f = \frac{39350}{3^m,4} = 12000^k$$

$$\omega_{nec.} = \frac{12000}{6,1} = 2000 \text{ m/m 2}$$

ou sete rebites de 20 m/m por m. c.

Montante :

$$f = \frac{57410 -}{2,5} = 23000 \text{k}$$

$$\omega_{nec.} = \frac{23000}{9,9} = 3000 \text{ m/m2}$$

ou 15 rebites de 16 m/m por m. c.

Contraventamento : Não sendo necessarios contraventos verticaes nos paineis proximos ao fecho do arco, porque a altura entre o arco e o longerão vai diminuindo, foram empregados apenas no 1° e 2° paineis; estes contraventos são formados por barras diagonaes de 100 × 10 m/m, duas a duas e cantoneiras horisontaes tambem duas a duas de 65 × 65 × 7 no primeiro painel e de 60 × 60 × 6 no segundo painel.

O contravento horizontal é formado por cantoneiras em diagonal de 90 × 90 × 9 no 1° painel; 70 × 70 × 7 no 2° painel, de 60 × 60 × 6 no 3°, de 50 × 50 × 5 no 4° painel e barras de 110 × 10, 90 × 10, 90 × 8, 70 × 8, e 50 × 8, formando os montantes desse contravento.

Ponte sobre a rua Figueira de Mello — Esta ponte é do mesmo systema que a anterior, porém de menores dimensões, não só por ser esta rua mais estreita, como tambem por ser a enconsidade menor.

As suas dimensões principaes são as seguintes:

Corda do arco entre os eixos das articulações extremas	19,40 m
Flecha 1/8 l	2,425 m
Esconsidade	24°
Afastamento dos arcos (normal)	2,50 m
Comprimento da peça de ponte (esconsa)	2,736 m
Peso por metro corrente incluindo linha	1165 k

Muros de cimento armado

No trecho comprehendido entre S. Diogo e S. Christovão em que a linha se eleva para passar sobre o canal do Mangue, as ruas Figueira de Mello e de São Christovão, não era possivel por deficiencia de largura do terreno de propriedade da estrada, deixar as terras cahir livremente; projectaram-se, pois, muros de arrimo em toda essa secção; o primeiro projecto constava de muros de alvenaria ordinaria com capeamento de cantaria; como, porém, as sondagens demonstraram a pessima qualidade das fundações, essa circumstancia iria encarecer extraordinariamente os muros; projectou-se, pois, uma construcção de cimento armado em que o muro propriamente constitue uma viga heterogenea engastada sobre apoios, necessitando apenas estes ultimos de fundações sobre estacas.

Estes apoios ou gigantes, igualmente de cimento armado, conjugados dois a dois, transversalmente á linha, são distantes uns dos outros de $5^m,0$ no sentido longitudinal e ficam engastados sobre uma plataforma de cimento armado, estendendo-se de muro a muro. A plataforma foi calculada como viga engastada sobre o gigante e estes deverão resistir ao momento de torsão no seu ponto de engaste proveniente do empuxo das terras e da sobrecarga; além disso, esse momento de torsão deve ficar equilibrado pelo momento das cargas sobre a plataforma com um coefficiente de estabilidade sufficiente.

Para o calculo da viga heterogenea foram deduzidas as fórmulas seguintes, que se basciam na hypothese de serem as deformações proporcionaes em cada ponto á sua distancia da fibra neutra.

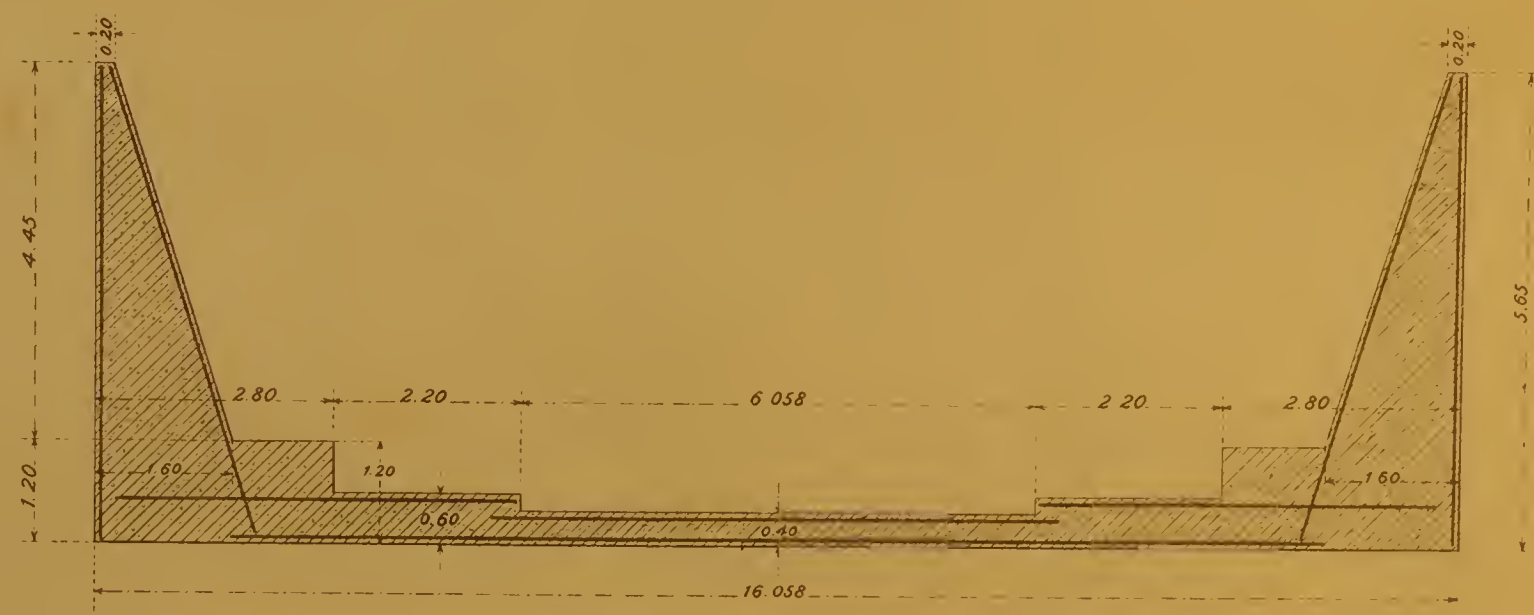
E.F.C.B.

Cimento Armado

Projecto de um Gigante de Ligação sem Tirantes

(Armadura dupla.)

Escala 1:100



Secção technica 1905.

Carlos Lucer

IMP. NACIONAL

Chamando b e a as distancias das fibras extremas da armadura e do cimento á fibra neutra, R e R_1 as resistencias maximas por unidade de secção da arma-

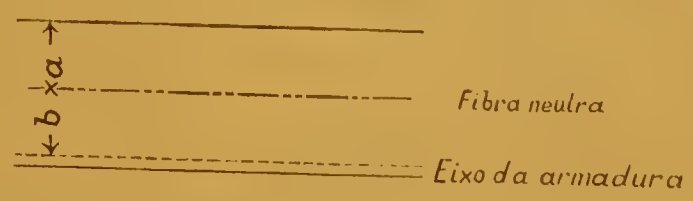


Fig. 1

dura e do cimento, por E e E_1 os coefficientes de elasticidade respectivos, a distribuição dos esforços se fará de tal modo que a compressão será nulla na fibra neutra e maxima, isto é $= R_1$, na fibra mais afastada do cimento. Se a viga tem a largura λ o esforço total sobre o cimento será:

$$F_c = \int_0^a R_1 \lambda \, da$$

de accôrdo com a hypothese fundamental R_1 deve ser uma funcção de primeiro grão de a; fazendo, pois,

$$R_1 = m.\ a$$

vem

$$F_c = \int_0^a m.\ a \lambda \, da$$

$$= m \lambda \frac{a^2}{2} = \frac{R_1}{2} \lambda.\ a$$

O esforço sobre a armadura será $= R.\ \omega$, si ω designar a sua secção.

Os braços de alavanca destas forças serão respectivamente $\frac{2}{3}\ a$ e b para o cimento e o ferro; donde

$$M = \frac{2}{3} a \frac{R_1}{2} a \lambda + R \omega.\ b$$

$$= \frac{R_1}{3} a^2 \lambda + R \omega.\ b$$

Sendo as deformações proporcionaes ás distancias ao eixo neutro e, designando por l e l_1 os alongamentos respectivos do ferro e do cimento, teremos:

$$\frac{l}{l_1} = \frac{b}{a}$$

Sabe-se, aliás, que:

$$l_1 = \frac{R_1 L}{E_1}$$

e

$$l = \frac{R.\ L}{E}$$

portanto:

$$\frac{l}{l_1} = \frac{\frac{R.\ L}{E}}{\frac{R_1\ L}{E_1}} = \frac{E_1\ R}{E.\ R_1} = \frac{b}{a} = \mu.\ \frac{R}{R_1}$$

sendo

$$\mu = \frac{E_1}{E}$$

O momento de flexão M deve ser igual á somma dos momentos nas duas zonas de compressão e extensão, ou:

$$M = M_c + M_e$$

e como as forças são iguaes por formarem conjugado, segue-se que esses momentos serão proporcionaes aos braços de alavanca:

$$\frac{M_c}{M_e} = \frac{{}^2/_3\ a}{b} = \frac{2a}{3\,b}\ \frac{2}{3} = \frac{1}{\mu}\ .\ \frac{R_1}{R}$$

donde:

$$M_c = M_e.\ \frac{2}{3}\ \frac{1}{\mu}\ .\ \frac{R_1}{R}$$

portanto

$$M = M_e.\ \frac{2}{3}\ \frac{1}{\mu}\ \frac{R_1}{R} + M_e$$

ou

$$M_e = \frac{M}{1 + \frac{2\ R_1}{3\ \mu.\ R}}$$

e

$$M_c = \frac{2\ R_1}{3\,\mu.R}\ .\ \frac{M}{\left(1 + \frac{2\ R_1}{3\,\mu\,R}\right)}$$

Sendo

$$M_c = \frac{R_1\,a^2}{3}\ \lambda$$

vem

$$a^2 = \frac{3\ M_c}{R_1\ \lambda}$$

donde:

$$\begin{cases} a = \sqrt{\frac{3\ M_c}{R_1\ \lambda}} = \sqrt{\frac{2\,M}{\left(R\ \mu + \frac{2}{3}\,R_1\right)\lambda}} \\ b = \mu.\ \frac{R}{R_1}\ \sqrt{\frac{2\,M}{\left(R\ \mu + \frac{2}{3}\ R_1\right)\ \lambda}} \end{cases}$$

A secção da armadura será:

$$\omega = \frac{M_e}{R.\ b} = \frac{M}{\left(R + \frac{2\ R_1}{3\ \mu}\right) b}$$

O coefficiente de trabalho da armadura deve ser calculado de modo a não se dar o cisalhamento do cimento que a envolve. Se chamarmos p o perimetro total do metal da armadura em uma secção transversal da viga e L o comprimento desta, sendo ainda R_2 o trabalho maximo admissivel do cimento á extensão, teremos:

$$R.\ \omega = p.\ L\ R_2$$

ou

$$R = \frac{pL\ R_2}{\omega}$$

e como geralmente

$$R_2 = {}^1/_{10}\ R_1$$

vem

$$R = \frac{p\ L\ R_1}{10.\ \omega}$$

Adoptando ainda um coefficiente de segurança K, teremos:

$$R = \frac{p.\ L.\ R_1}{K.\ 10.\ \omega}$$

Fazendo

$$K = 20,\quad \frac{p}{\omega} = 1000$$

e sendo no nosso caso $L = 5^m$, vem:

$$R = 5000000^k \text{ por } m^2$$

e

$$R_1 = 200000 \text{ k por } m^2$$

Calculo do muro para a altura maxima de $5^m,65$ — Determinou-se a espessura do muro dividindo-o de alto a baixo em secções de $1^m,0$ de altura, deste modo as variações de espessura estarão de accôrdo com os esforços que actuam em cada secção. Estes compõem-se do empuxo das terras e da sobrecarga repartida pelos dormentes sobre a terra; tomou-se para esta

$$\gamma = 33^\circ\ 41'\ 30''$$

A sobrecarga por m. c. de linha é de 12.000 kilos approximadamente repartidos por 1 1/4 de dormentes por m. c. sobre uma área de

$$2^m,68 \times 0^m,8 \times 1,25 = 2^{m2},68$$

Suppuzemos, para maior segurança, que ella fosse igual a 6000 kilos por metro quadrado.

Nas zonas em que a sobrecarga não actua, considerou-se uma carga addicional de 410 kilos correspondente ao trabalho de soccagem.

O muro dista da cabeça do dormente $0^m,55$; para a 1ª secção de $1^m,0$ de altura tem-se, segundo Gobin:

$$Q = \frac{d}{2} \operatorname{tg}^2 \frac{a}{2}$$

onde $d = 1600$ kilos para terra, e

$$\frac{a}{2} = \frac{90 - \chi}{2} = 28^\circ\, 9'\, 15'',$$

portanto

$$Q = 229 \text{ kilos}$$

mas temos ainda a sobrecarga de 410 kilos por metro quadrado proveniente da socagem e equivalente a uma altura de terra de

$$h^1 = \frac{410}{1600} . = 0^m,256$$

O empuxo total será pois

$$Q_e = Q \left(1 + \frac{2\,h'}{h}\right) = Q.\ 1,51$$

$$= 345 \text{ kilos.}$$

O momento de flexão sobre esta secção do muro, cujo comprimento é, como já vimos, de $5^m,0$. engastado sobre os gigantes, será, pois:

$$M = \frac{Q_e . 5^2}{12} = 720 \text{ kilogrammetros}$$

Applicando agora a fórmula que acima deduzimos, ter-se-ha para a distancia da fibra neutra á fibra extrema do concreto:

$$a = \sqrt{\frac{1440}{633333}} = 0^m,0477$$

Tomou-se 5 c/m; e para

$$b = 2,5.\ a = 0^m,125$$

Para que a armadura ficasse envolvida no concreto deu-se a este mais 7,5 c/m, de sorte que a espessura total da viga ficou

$$= 0,05 + 0,125 + 0,075 = 25\ ^c/_m.$$

A secção necessaria da armadura será

$$\omega = \frac{720}{6333333.0,125} = 0^{m2},00092.=$$

Para satisfazer esta secção previu-se o emprego de uma téla de metal deployé do typo 23, cuja secção é de 900 m/m² e mais dois vergalhões de ferro de 1/4"

de diametro dando 63 m/m² de secção, ao todo, pois, 963 m/m², sendo necessarios 920 m/m². O metal deployé deve ser collocado com as longas diagonaes em sentido horizontal e as curtas em sentido vertical.

Procedendo-se da maneira indicada para as outras secções do muro, achou-se:

DESIGNAÇÃO	Q	M	a	b	TOTAL	ω
	Kilos	Kilogram. Metros	m.	m.	m.	m2
2ª secção	2408	5017	0,127	0,314	0,52	0,0018
3ª »	2861	5961	0.138	0,345	0,56	0,0023
4ª »	3325	6928	0,148	0,375	0,60	0,0030
5ª »	3784	7884	0,158	0,400	0,64	0,0033
6ª »	4242	8838	0,168	0,425	0,68	0,0033

Calculo dos gigantes.

Já dissemos que os gigantes teem a extremidade inferior engastada em uma plataforma e a outra extremidade livre.

Se dividirmos os de altura maxima (5ᵐ,65) de alto a baixo em secções de 1ᵐ,0, como procedemos para o muro, teremos os seguintes esforços em cada uma:

	k
1ª secção.	345
2ª »	2408
3ª »	2861
4ª »	3325
5ª »	3784
6ª »	4242

Como os paineis dos muros que se engastam nos gigantes teem 5ᵐ,0 de comprimento, ter-se-ha sobre as diversas secções do gigante os seguintes esforços:

	k		m		k		m		
1ª secção. .	345	×	5	=	1725	a	5,33	da	base
2ª » . .	2408	×	5	=	12040	»	4,33	»	»
3ª » . .	2861	×	5	=	14305	»	3,33	»	»
4ª » . .	3325	×	5	=	16625	»	2,33	»	»
5ª » . .	3784	×	5	=	18920	»	1,33	»	»
6ª » . .	4242	×	5	=	21210	»	0.33	»	»

Admittiu-se que estes esforços actuam no meio de cada secção; de facto essa não é a posição real, mas como deste modo os momentos são maiores do que os verdadeiros, isso contribuirá para maior segurança da obra.

Os momentos serão:

			k m
1ª secção.	1725. 0.5	=	863
2ª »	12040. 0.5	=	8608
» »	1725. 1.5		
3ª »	14305. 0.5	=	28526
» »	12040. 1,5		
» »	1725. 2.5		
4ª »	16625. 0.5	=	66909
» »	14305. 1.5		
» »	12040. 2.5		
» »	1725. 3.5		
5ª »	18930. 0.5	=	120069
» »	16625. 1.5		
» »	14305. 2.5		
» »	12040. 3.5		
» »	1725. 4.5		
6ª »	21210. 0.33	=	179946
» »	18920. 1.33		
» »	16625. 2.33		
» »	14305. 3.33		
» »	12040. 4.33		
» »	1725. 5,33		

Calculando-se directamente o empuxo total sobre o gigante, acha-se

$$16968^k \times 5 = 84840 \text{ kilos,}$$

e como este empuxo actua no terço da altura, isto é, a $1^m,883$ da base, obtem-se ahi o momento total:

$$M = 84840 \times 1,883 = 159754 \text{ kilogrammetros}$$

muito inferior ao momento maximo acima calculado.

Empregando-se as mesmas fórmulas acima deduzidas para o calculo da expessura do muro de ferro-concreto que são:

$$h = a + b \text{ espessura da viga}$$

$$a = \sqrt{\frac{2M}{\left(R\mu + \frac{2}{3} R_1\right)\lambda}}$$

$$b = \mu . \frac{R}{R_1} a$$

$$\omega_f = \frac{M}{\left(R + \frac{2}{3}\frac{R_1}{\mu}\right) b},$$

para o caso de dupla armadura, o coefficiente R_1 tem de ser modificado, pois que o trabalho do cimento na zona de compressão é auxiliado pela armadura dessa zona. Se essa armadura fôr constituida por dois trilhos do typo *B* cuja altura é de $0,^{m},12$ a secção de $0^{m2},004$, teremos para a secção do cimento:

$$\omega_c = 0^{m},12 \times \lambda$$

e dando a λ o valor de $0^{m},6$ (largura do gigante), teremos o trabalho do cimento nessa zona:

$$R_c . \omega_c = 200000 \text{ K} \times (0,12 \times 0,6) = 14400^k$$
$$\text{e da armadura : } R_f . \omega_f = 5000000 . (2 \times 0,004) = 40000^k$$
$$\text{Total} = 54400^k$$

ou por metro quadrado da secção composta:

$$R_1 = \frac{54400}{0,6 \times 0,12} = 755555^k$$

Com este valor de R_1 calculou-se a expessura do gigante em cada secção e a área da armadura :

DESIGNAÇÃO	h	ωf
	m	m2
1ª secção.	0,090	0.0041
2ª »	0,274	0,0102
3ª »	0,514	0,0172
4ª »	0,784	0,0260
5ª »	1,051	0,0360
6ª »	1,284	0,0440

Calculo da plataforma — A plataforma fica com a largura de $0,^{m}6$ igual á dos gigantes; o peso do aterro sobre ella será, pois:

$$0^{m},6 \times 5^{m},65 \times 16^{m} \times 1600^{k} = 86784 \text{ kilos}$$

cujo braço da alavanca é,

$$= \frac{16^{m}}{2} = 8^{m},0.$$

O momento de torsão será:

$$86784 \times 8 = 694272 \text{ kgms.}$$

e como o momento do empuxo sobre o gigante é de 179946 kilogram-metros, tem-se contra a rotação um coefficiente de segurança de:

$$\frac{694272}{179946} = 3,8$$

A ligação do gigante com a plataforma só se póde considerar perfeita quando a armadura não puder ser arrancada. Segundo as experiencias de Bourdelles, a adherencia do concreto com o ferro é tal que só póde haver separação por um esforço superior a 20 kilos por c/m² na superficie de contacto. Sendo esta no trilho typo *B* de 4200 c/m² por metro corrente e se tomarmos por segurança 1/5 dessa carga, o esforço sobre a armadura não deverá exceder 1/5. 20.4200 = 16800 kilos: ora, trabalhando o ferro a 500 kilos por c/m² e sendo de 40 c/m² a secção do trilho typo *B*, o esforço applicado será de:

$$500 \times 40 = 20000 \text{ kilos}$$

e para que não haja arrancamento, será preciso que o ferro seja mergulhado no concreto de:

$$\frac{20000}{16800} = 1^{m},20$$

Não tendo a plataforma fundação especial, calcula-l-a-hemos como viga engastada nos gigantes. O seu comprimento entre engastes é de $10^{m}.40$, o esforço que ella terá de supportar é de:

$$\underset{\text{(aterro)}}{86784^{k}} + \underset{\text{(sobrecarga)}}{96000^{k}} - \underset{\text{(reacção do empuxo)}}{136521^{k}} = 46263^{k}$$

O momento de flexão no centro da plataforma será de:

$$M_{medio} = \frac{46263.10,4}{24} = 20048 \text{ kgms.}$$

nos engastes:

$$M_{max} = \frac{46263.10,4}{12} = 40096 \text{ kgms.}$$

Applicando as mesmas fórmulas já mencionadas, vem:

$$h_{min} = 0,40 \qquad \omega_{fmin} = 0^{m2},007$$
$$h_{max} = 0,60 \qquad \omega_{fmax} = 0^{m2},014$$
$$\text{Total} = 0^{m2},021$$

3º — Laboratorio de analyses

Durante o anno de 1905 foram feitas 429 analyses, sendo:

	Analyses
Oleos de banha	68
» » linhaça	108
» » sebo	35
» » algodão	5
» para carros	21
» » machinas	27
» » cylindros	23
Graxas	27
Cimentos	26
Cal	1
Telhas	2
Ladrilhos	9
Tijolos	19
Creosotos	2
Colla da Bahia	6
Gomma arabica	4
Plombaginas	8
Purpurina de aluminio	4
Arame farpado	3
Zarcão	4
Estanhos	4
Tinta isolante	1

Ruberoid	1
Alvaiades	8
Trilhos	3

4º — Material fixo

Proseguio a transformação da linha de trilho B para trilho typo C, fazendo-se este serviço nas seguintes Residencias :

Na 4ª do Centro.	36.857,00 m
» 1ª de S. Paulo	13.748,14 m
» 2ª » » »	18.117,00 m

Iniciou-se tambem este serviço no ramal de Santa Cruz, fazendo-se 14.199.m40.

Dormentes

Empregaram-se na conservação e construcção de linhas e desvios 308.370 dormentes, sendo 193.926 de bitola larga e 144.444 de bitola estreita.

5º — Linhas e desvios

1ª Residencia

Proseguio a construcção de uma 4ª linha entre Central e D. Clara, assentando-se 7.630m,50 de linhas com trilhos de aço typo C.

Para execução desse trabalho fez-se o seguinte :

Rampamento de córtes, extrahindo-se :

Terra	3.580,640 m3

Cravação de pontes, empregando-se :

Rebites	700

Construcção de boeiros, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	82,140 m3
Excavações	314,522 m3
Pedra secca	19,522 m
» apparelhada	74,080 m

Capeamento	m3 14,000
Rejuntamento	m2 67,60

Construcção de muros, fazendo-se:

Excavações	m3 5.188,700
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 1.969,398
» » » secca	m3 6.462,530
» » tijolo	m3 10,530
Rejuntamento	m2 243,20

Construcção de plataforma, em S. Christovão, fazendo-se:

Excavações	m3 287,210
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 159,775

Construcção de plataforma, na estação do Meyer, fazendo-se:

Excavações	m3 99,856
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 163,574
» » » secca	m3 79,342
Emboço e rebôco	m2 9,78
Rejuntamento	m2 143,16

Construcção de plataforma, na estação de Mangueira, fazendo-se:

Excavações	m3 149,520
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 94,560
Rejuntamento	m2 48,00

Construcção de plataforma, na estação de S. Francisco Xavier, fazendo-se:

Excavações	m3 238,560
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 376,486
Rejuntamento	m2 157,36

Construcção de plataforma, na estação de Engenho Novo, fazendo-se:

Excavações	m3 34,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 147,810

Construcção de plataforma, na estação da Piedade, fazendo-se :

Excavações	$29,435^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$57,985^{m3}$
Emboço e rebôco.	$8,85^{m2}$

5ª Residencia

Construcção de um desvio em João Ayres com trilhos typo B, em 398,^{m}00.

4ª de S. Paulo

Construcção de um desvio em Sabaúna com trilhos de aço de 8^{m},00, em 320^{m},00.

Lastro

O lastro da linha continúa a ser substituido por materiaes de superior qualidade, principalmente por pedra britada, empregando-se no corrente anno o volume de 28.936^{m3},013 desse material.

O quadro que se segue menciona o volume e especie do material empregado:

RESIDENCIAS	PEDRA BRITADA	SAIBRO	CASCALHO	TERRA
2ª	m3 5.775,000	. . . . .	. . . . .	
3ª	m3 1.139,920	. . . . .	m3 752,260	m3 620,000
4ª	m3 5.274,000	. . . . .	. . . . .	m3 6.975,000
5ª	m3 6.935,690	. . . . .	. . . . .	m3 6.249,000
6ª	m3 390,000	m3 299,000	. . . . .	m3 4.547,000
7ª	m3 1.286,790	. . . . .	m3 5.397,880	
8ª	m3 639,000	. . . . .	m3 7.646,000	m3 2.938,000
9ª	. . . . .	m3 963,000	m3 2.763,000	m3 16.646,000
Rama de Santa Cruz	m3 220,000	. . . . .	. . . . .	
Idem de Paracamby	. . . . .	. . . . .	. . . . .	m3 217,400
1ª de S. Paulo	m3 2.919,038	. . . . .	. . . . .	m3 5.062,530
2ª idem	. . . . .	. . . . .	. . . . .	m3 3.948,000
3ª idem	. . . . .	. . . . .	. . . . .	m3 1.978,000
4ª idem	m3 56,720	m3 80,000	. . . . .	m3 5.771,000
Ramal de Porto Novo	m3 1.989,000	. . . . .	. . . . .	m3 6.011,000
Idem de Ouro Preto	m3 1.475,410	. . . . .	m3 4,500	m3 3.125,940
1ª linha auxiliar	. . . . .	. . . . .	. . . . .	m3 12.132,000
2ª idem	m3 646,000	. . . . .	. . . . .	m3 2.782,000
Ramal de Angra	m3 78,555	. . . . .	. . . . .	m3 2.855,000
Idem de Lavras	m3 110,880	. . . . .	. . . . .	m3 4.047,000
	m3 28.936,013	m3 1.342,000	m3 16.563,640	m3 85.874,870

Pontes e pontilhões

2ª Residencia do Centro

Procedeu-se á reparação da ponte dos Caramujos, fazendo-se:

Vigas de madeira substituidas	m 40,00
Alcatroamento	m2 112,00

3ª Residencia do Centro

DO PIRAHY

Vigas de madeira substituidas	m 23.00

4ª Residencia do Centro

Reconstruiram-se as seguintes pontes:

DO POCINHO

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 17,980
Pintura a oleo	m2 80,00

Assentamento de ferragens.

DO DESENGANO

Substituição de 33 columnas de ferro fundido.

DE SANTA ENGRACIA

Alvenaria de pedra apparelhada	m3 13,440
Rebites cravados	1.064
Pintura a oleo	m2 34.20

DO PARAISO

Rebites cravados	2.710
Vigas de madeira	m 68.00

PONTE PRETA

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 16,454
Idem apparelhada	m3 67,434

PONTILHÃO DO KILOMETRO 129+848

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 40,560
Idem apparelhada	m3 64,487

5ª Residencia

Repararam-se as seguintes pontes:

DA CAIOABA

Pintura a verniz	m2 209,54

2ª PONTE DO RIO PRETO

Vigas de madeira substituidas	$8^{m},00$

8ª Residencia

Procedeu-se a melhoramentos no pontilhão do kilometro 638 + 362m,0, fazendo-se :

Alvenaria de pedra secca	$24,000^{m3}$
Rejuntamento	$42,00^{m2}$

9ª Residencia

Construio-se um pontilhão no kilometro 743+86m,50, fazendo-se :

Excavações	$24,304^{m3}$
Concreto.	$5,208^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$8,928^{m3}$
Rejuntamento	$22,32^{m2}$

Idem, idem, no kilometro 743+260m,0, fazendo-se :

Excavações	$146,465^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa . . .	$13,515^{m3}$
» » tijolos	$50,735^{m3}$
Rejuntamento	$251,75^{m2}$

Enrocamento dos encontros das seguintes pontes :

NO KILOMETRO 751+200m,00

Empregou-se de pedra secca	$188,260^{m3}$

NO KILOMETRO 786+822m,00

Pedra secca empregada	$144,000^{m3}$

NO KILOMETRO 787

Pedra secca empregada	$76,000^{m3}$

Reconstrucção do pontilhão no kilometro 742+108m,00, fazendo-se:

Excavações	30.902 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	17,714 m3
Rejuntamento	34,30 m2

Melhoramentos no pontilhão do kilometro 742+931m,00, fazendo-se:

Excavações	33.120 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	11.040 m3

Repararam-se as seguintes pontes:

DO KILOMETRO 741+890m,00

Pintura a oleo	998,00 m2

DE CASCUDOS

Pintura com tinta incombustivel	512,00 m2

DA QUININHA

Idem, idem, idem	520,00 m2

DO CLEMENTINO

Idem, idem, idem	480,00 m2

DO RIACHO FUNDO

Idem, idem, idem	460,80 m2

DE TABOCAS

Idem, idem, idem	683,60 m2

DE TABOQUINHAS

Idem, idem, idem	512,80 m2

DE MAQUINÉ

Idem, idem, idem	675,61 m2

Ramal da Gambôa

Reparação da ponte da Maritima:

Soalho	1.259,31 m2

1ª Residencia do Ramal de S. Paulo

Melhoramentos da ponte do Bananal, fazendo-se:

Excavações	m3 43,182
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11,034
» » » » secca.	m3 1,750
Cantaria.	m3 3,440
Rebites cravados	176
Rejuntamento	m2 144,00
Pintura a zarcão	m2 80,85

Reconstrucção da ponte da Barra, fazendo-se:

Excavações	m3 29,180
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 37,640
» » » » apparelhada. . . .	m3 9,321
Rejuntamento	m2 16,00
Pintura com alcatrão	m2 21,62

Reparação das seguintes pontes e pontilhões:

PONTE DO KILOMETRO 124+809m,00

Rebites cravados	21
Pintura a verniz	m2 5,67

PONTILHÃO DO KILOMETRO 129+175m,00

Rebites cravados	65
Pintura a verniz	m2 15,56

PONTILHÃO DO KILOMETRO 131+167m,00

Rebites cravados	80
Pintura a verniz	m2 26,06

PONTILHÃO DO KILOMETRO 132+131

Rebites cravados	69
Pintura a verniz	m2 12,63

PONTE DO KILOMETRO 135+318

Rebites cravados	208
Pintura a verniz	$52,55^{m2}$

PONTE DO KILOMETRO 123+620

Verniz coaltar	$31,72^{m2}$

PONTE DO KILOMETRO 141+858

Rebites cravados	60
Pintura a verniz	$7,06^{m2}$

PONTE DO KILOMETRO 143+849^{m},00

Rebites cravados	20

PONTE DO KILOMETRO 145+374^{m},00

Rebites cravados	218

PONTILHÃO DO KILOMETRO 146+908

Rebites cravados	63
Pintura a verniz	$7,68^{m2}$

PONTE DO KILOMETRO 152+366^{m}

Rebites cravados	320

PONTE DO KILOMETRO 154+874,^{m}0

Rebites cravados	46
Pintura a verniz	$13,75^{m2}$

PONTILHÃO DO KILOMETRO 154+929^{m},00

Rebites cravados	35
Pintura a verniz	$3,41^{m2}$

PONTE DO KILOMETRO 168+416^{m},00

Rebites cravados	82
Pintura a verniz	$12,57^{m2}$

PONTE DO KILOMETRO 169+840^{m},00

Rebites cravados	118
Pintura a verniz	$56,63^{m2}$

PONTE DO KILOMETRO 174+170m,00

Rebites cravados	60
Pintura a verniz	m2 18,78

PONTE DO KILOMETRO 173+45m,00

Rebites cravados	44

PONTILHÃO DO KILOMETRO 169+723m,00

Rebites cravados	29
Pintura a verniz	m2 9,29

PONTILHÃO DO KILOMETRO 179+187m

Rebites cravados	36

PONTILHÃO DO KILOMETRO 162+22m,00

Pintura a verniz	m2 16,77

PONTILHÃO DO KILOMETRO 165+704m,00

Pintura a verniz	m2 6,56

PONTILHÃO DO KILOMETRO 180+545m,00

Rebites cravados	549

2ª de S. Paulo

Melhoramentos na ponte dos Portinhos, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 25,800
Rebites cravados	248
Pintura a verniz coaltar	m2 256,00
Concreto.	m3 7,560

PONTE PROVISORIA SOBRE O RIO LOPES

Excavações	m3 180,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 15,990
» » » apparelhada	m3 22,175
Concreto.	m3 39,000

Assentamento de ferragens.

Repararam-se as seguintes pontes :

DOS TRES MORROS

Pintura a oleo	275,00 m2

DE LAMBARY

Pintura a verniz	220,00 m2

DE LAVRINHAS

Vigas de madeira substituidas.	9,00 m

DE SANTO ANTONIO

Vigas de madeira substituidas.	18,40 m

3ª de S. Paulo

PONTE N. 6

Procedeu-se á reconstrucção dessa ponte, empregando-se:

Alvenaria de pedra apparelhada	25,765 m3

PONTE N. 8

Procedeu-se á reconstrucção dessa ponte, fazendo-se :

Excavações.	69,440 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	180,545 m3
» » » apparelhada	38,328 m3
Rejuntamento	102,62 m2

4ª de S. Paulo

Cravaram-se rebites nas seguintes pontes :

Do kilometro 423 — 386	104
» » 431 + 43	27
» » 431 + 688	26

Ramal de Santa Cruz

Reconstrucção do pontilhão no kilometro 25+560,^{m}0, fazendo-se :

Excavações	^{m3} 60,750
Alvenaria de pedra com argamassa	^{m3} 13,382
» » » apparelhada	^{m3} 10,127
Rejuntamento	^{m2} 19,00

Ramal de Porto Novo

Repararam-se as seguintes pontes :

DE SAPUCAIA

Pintura a verniz	^{m2} 2.950,00

DO KILOMETRO 250+340^{m}

Vigas de madeira substituidas.	^{m} 25,00

PONTILHÃO DO KILOMETRO 254+552^{m}

Vigas de madeira substituidas	^{m} 6,60

PONTE DE SERRARIA

Rebites cravados	6.352
Vigas de madeira substituidas.	^{m} 76,25

Ramal de Ouro Preto

Repararam-se as pontes abaixo :

DO KILOMETRO 481+454^{m}

Vigas de madeira substituidas	^{m} 36,40
Alcatroamento.	^{m2} 109,74

DO KILOMETRO 483+302^{m}

Vigas de madeira substituidas	^{m} 62,100
Alcatroamento.	^{m2} 72,66

1ª Residencia da Linha Auxiliar

Construcção dos seguintes pontilhões:

DO KILOMETRO 45+435m,00

Excavações	m3 7,200
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 12,080
» » » apparelhada	m3 0,480
Rejuntamento	m2 11,00

DO KILOMETRO 48+460m,00

Excavações	m3 9,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 5,280
» » » apparelhada	m3 0,140
Rejuntamento	m2 11,00

Enrocamento da ponte no kilometro 3:

Alvenaria de pedra secca	m3 29,400

Reconstrucção do pontilhão no kilometro 79 + 880.m00, fazendo-se:

Excavações.	m3 66,500
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 22,000
» » » apparelhada	m3 33,340

2ª da Linha Auxiliar

Reconstrucção das pontes:

DO AVELLAR

Alvenaria de pedra secca	m3 35,000
» » » com argamassa	m3 148,596
Excavações	m3 27,000
Rejuntamento	m2 44,22

DO KILOMETRO 163+556m,00

Excavações	m3 60,000
Alvenaria de pedra secca	m3 10,920
» » » com argamassa	m3 37,900

Repararam-se os seguintes pontilhões:

DO KILOMETRO 107+175m

Vigas de madeira substituidas	m 14,40
Rejuntamento	m2 6,00

DO KILOMETRO 136+160,m0

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 2,280
Rejuntamento	m2 11,52

Ramal de Lavras

Reconstrucção da ponte do Turvo, fazendo-se:

Excavações	m3 24,750
Concreto	m3 45,395
Pedra secca.	m3 15,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 25,138

Melhoramentos no pontilhão do kilometro 5 + 988,m00; fazendo-se;

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 0,800
Rebites cravados	64

Substituições de ferragens . . . . . .

Tunneis

Proseguio a reparação dos tunneis 4, 7, 11, 12, 24 e dos Marmelos e augmento do tunnel 1.

O quadro abaixo demonstra os trabalhos executados:

NUMERO DOS TUNNEIS	EXTENSÃO RECONSTRUIDA		ALVENARIA DE PEDRA APPARELHADA	ENCHIMENTO COM PEDRA ARGAMASSADA	ROMPIMENTO EM ROCHA
	Pés direitos	Abobada			
	m	m	m3	m3	m3
1	45,30	40,14	48,186	172,296	15,103
		m	m3		m3
4	—	14,80	43,048	—	55,106
	m	m	m3		m3
7	2,40	3,80	15,522	—	7,438
	m	m	m3	m3	m3
11	33,00	17,70	145,948	17,185	51,146
	m	m	m3	m3	m3
12	15,60	43,00	159,283	315,134	0,480
		m	m3	m3	
24	—	23.85	78,352	64,842	—
		m	m3	m3	
Dos Marmelos	—	27.20	65,271	45,520	—

Boeiros

No corrente anno foram construidos, reconstruidos e reparados os boeiros abaixo indicados:

RESIDENCIAS	BOEIROS				TOTAES
	Construidos	Prolongados	Reconstruidos	Reparados	
1ª da Linha do Centro	2	—	—	—	2
3ª » » » »	2	—	1	6	9
4ª » » » »	—	1	—	—	1
5ª » » » »	—	—	—	1	1
6ª » » » »	—	1	—	1	2
7ª » » » »	—	—	—	1	1
8ª » » » »	4	—	2	47	53
9ª » » » »	2	1	—	—	3
Ramal de Santa Cruz	—	—	—	1	1
» » Paracamby	—	—	—	2	2
1ª de S. Paulo	—	1	—	—	1
2ª » » »	—	—	—	1	1
3ª » » »	3	3	1	1	8
4ª » » »	—	1	—	1	2
1ª da Linha Auxiliar	—	—	1	—	1
2ª » » »	9	1	6	1	17
Ramal de Porto Novo	—	—	—	4	4
» » Ouro Preto	—	3	2	4	9
» » Angra	1	—	6	4	11
» » Lavras	—	—	3	8	11
	23	12	22	83	140

Os trabalhos executados foram os seguintes:

Excavações	584,898 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	1.368,796 m3
» » » secca	234,828 m3
Concreto	1,848 m3
Alvenaria de pedra apparelhada	10,340 m3
» » lajões	23,904 m3

Cantaria	m3 35,090
Alvenaria de tijolo.	m3 22,260
Area cimentada.	m2 63,68
Rejuntamento	m2 1.361,54

Vallas de alvenaria

Construiram-se as seguintes, fazendo-se:

NO KILOMETRO 89+653m,00

Alvenaria de pedra secca	m3 9,150
» » » com argamassa	m3 4,824

NO KILOMETRO 98+910m,

Excavações	m3 99,630
Alvenaria de pedra secca	m3 10,395
» » » com argamassa	m3 38,665

NO KILOMETRO 99+535m,00

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 126,850
» » lajões.	m3 3,300
Rejuntamento	m2 114,00

NO KILOMETRO 100+972m,00

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 35,245
» » » secca	m3 23,310
Rejuntamento	m2 112,80

4ª Residencia do Centro

Construcção de uma valla no kilometro 197 + 378m,00, fazendo-se:

Excavações	m3 182,000
Alvenaria de pedra secca	m3 39,650
» » lajões.	m3 20,130

6ª Residencia

Construcção de uma valla no kilometro 378:

Alvenaria de pedra com argamassa	$29,220^{m3}$

8ª Residencia

Construcção de uma valla no kilometro 594 + 414m,00, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	$67,912^{m3}$
Rejuntamento	$41,00^{m2}$

Ramal de Ouro Preto

Reconstrucção das seguintes vallas, empregando-se:

NO KILOMETRO 502+900,m00

Alvenaria de pedra com argamassa	$9,300^{m3}$

NO KILOMETRO 504+320,m00

Alvenaria de pedra com argamassa	$13,720^{m3}$

NO KILOMETRO 504+632,m00

Alvenaria de pedra secca	$4,720^{m3}$

NO KILOMETRO 520+599,m00

Construcção de uma valla, fazendo-se:

Excavações	$6,720^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$2,190^{m3}$
Rejuntamento	$12,00^{m2}$

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de uma valla no kilometro 106, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	$33,000^{m3}$
Rejuntamento	$47,00^{m2}$

Construcção de uma valla no kilometro 157 + 535m, empregando-se:

Alvenaria de pedra secca	$2,474^{m3}$

Para escoamento da linha abriram-se vallas em terra, cuja extensão consta do quadro abaixo:

RESIDENCIAS	EXTENSÃO
ª do Centro	2.289m,00
5ª » »	21.950m,00
9ª » »	8.236m,00
Ramal de Santa Cruz	1.135m,00
4ª de S. Paulo	1.253m,00
1ª da Linha Auxiliar	600m,00
2ª » » »	3.155m,00
Total	38.618m,00

Muros

1ª Residencia do Centro

Construiram-se os seguintes muros divisorios, fazendo-se:

NA RUA DA AMERICA

Alvenaria de pedra com argamassa	32,731 m3
» » tijolo	3,401 m3
Emboço e rebôco	95,70 m2

NA RUA DO PORTO

Alvenaria de tijolo	3,060 m3
Emboço e rebôco	112,20 m2

Idem dos seguintes muros de arrimo, fazendo-se:

NA RUA D. JOAQUINA N. 12

Alvenaria de pedra com argamassa	613,287 m3
» » » secca	81,750 m3
» » tijolo	35,080 m3
Emboço e rebôco	7,70 m2
Rejuntamento	120,75 m2

EM S. FRANCISCO XAVIER

Excavações	$145,200^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$114,040^{m3}$
» » » secca	$10,800^{m3}$
» » tijolo	$17,100^{m3}$

NO ENGENHO NOVO

Excavações	$73,600^{m3}$
Alvenaria de pedra secca	$212,000^{m3}$

3ª Residencia do Centro

Construcção de um muro no kilometro 105 + 291ᵐ, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	$15,552^{m3}$
Excavações	$15,606^{m3}$
Alvenaria de pedra secca	$31,870^{m3}$
» » » com argamassa	$129,003^{m3}$

Idem, idem, no kilometro 100 + 971ᵐ,00, fazendo-se:

Excavações	$132,800^{m3}$
Alvenaria de pedra secca	$6,300^{m3}$
» » » com argamassa	$20,685^{m3}$

Idem, idem, no kilometro 73 + 67ᵐ, fazendo-se:

Alvenaria de pedra secca	$41,640^{m3}$
Rejuntamento	$31,20^{m2}$

4ª Residencia do Centro

Construcção de um muro no kilometro 197, fazendo-se:

Excavações	$36,260^{m3}$
Alvenaria de pedra secca	$98,400^{m3}$
» » tijolo.	$39,393^{m3}$
Emboço e rebôco	$157,67^{m2}$

Idem, idem, no kilometro 198, fazendo-se:

Alvenaria de pedra secca	$14,175^{m3}$
» » » com argamassa	$372,905^{m3}$
Rejuntamento	$270,10^{m2}$

Ramal de Porto Novo

Construcção de um muro no kilometro 234ᵐ, fazendo-se:

Alvenaria de pedra secca	m3 5,180
Rejuntamento	m2 51,82

Ramal de Ouro Preto

Construcção de um muro no kilometro 521, fazendo-se:

Excavações	m3 153,450
Alvenaria de pedra secca	m3 207,995

1ª Residencia da Linha Auxiliar

Construcção de um muro divisorio na rua General Canabarro, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo.	m3 1,000
Emboço e rebôco	m2 12,00
Caiadura	m2 6,00

Idem, idem, na rua Francisco Eugenio, fazendo-se:

Excavações	m3 20,820
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 24,500
» » tijolo.	m3 30,500
Emboço e rebôco	m2 360,00
Caiadura	m2 180,00

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de um muro no kilometro 102 + 505, fazendo-se:

Excavações	m3 48,000
Alvenaria de pedra secca	m3 142,500

Idem, idem, no kilometro 104 + 148ᵐ,00 empregando-se:

Alvenaria de pedra secca	m3 81,400

Idem, idem, no kilometro 105 + 466ᵐ, empregando-se:

Alvenaria de pedra secca	m3 40,000

Idem, idem, no kilometro 108 + 845ᵐ, empregando-se:

Alvenaria de pedra secca	m3 251,875

Ramal de Angra

Construcção de um muro no kilometro 10 + 152m,00, fazendo-se:

Excavações	m3 223,035
Alvenaria de pedra secca	m3 288,584
» » » com argamassa	m3 17,355

Fossos americanos

6ª Residencia

Reparou-se um fosso no kilometro 413+580m,0, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	m3 13,000
Cantaria.	m3 7,500

1ª do Ramal de S. Paulo

Melhoramento de um fosso no kilometro 130, fazen-do-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 12,120
Rejuntamento	m2 28,00

Ramal de Santa Cruz

Construcção de fossos no kilometro 55+200m,00, fazendo-se:

Excavações	m3 6,300
Alvenaria de pedra secca	m3 5,400
» » » com argamassa	m3 14,770
Cantaria	m3 1,440
Silharia	m3 4,680

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de um fosso no kilometro 132+450m,00, fazendo-se:

Excavações	m3 60,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 26,540
» » » secca	m 22,100

Ramal do Lavras

Construcção de um fosso no kilometro 33+112m,00, fezendo-se:

Excavações	16,000 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	19,040 m3

Regularisamento de banquetas

RESIDENCIAS	EXTENSÃO
	m
4ª Residencia	19.300,00
5ª »	77.500,00
6ª »	91.400,00
8ª »	37.710,00
9ª »	82.342,00
1ª de S. Paulo	35.040,00
2ª » » »	26.280,00
3ª » » »	45.700,00
4ª » » »	85.200,00
Ramal de Porto Novo	67.764,00
» » Ouro Preto	23.261,00
2ª da Linha Auxiliar.	12.500,00
Ramal de Angra.	6.500,00
» » Lavras.	5.420,00
	615.916,00

Cercas

Para garantir o leito da linha e isolal-o de terrenos particulares, foram construidos 31.448m,70 de cercas de arame farpado. O quadro abaixo demonstra os trabalhos executados durante o anno:

RESIDENCIAS	EXTENSÃO DAS CERCAS		
	Construidas	Reconstruidas	Reparadas
	m		
1ª Residencia	260,00	1.611,60	1.498,00
2ª »	—	—	5.811,00
3ª »	2.046,70	—	8.675,00
4ª »	—	1.013,00	18.452,00
5ª »	—	1.600,00	42.050,00
6ª »	—	—	37.295,00
7ª »	—	—	1.250,00
8ª »	—	582,00	11.239,00
9ª »	1.762,00	—	2.933,500
Ramal de Santa Cruz	—	3.110,00	1.650,00
» » Paracamby	—	—	5.012,00
1ª de S. Paulo	199,00	—	2.403,50
2ª » » »	—	—	1.640,00
3ª » » »	—	—	16.666,00
4ª » » »	—	405,00	5.660,00
Ramal de Porto Novo	3.658,00	—	2.634,00
» » Ouro Preto	—	—	39.117,00
1ª da Linha Auxiliar	10.243,00	4.200,00	—
2ª » » »	13.280,00	—	—
	31.448,70	12.521,60	203.985,50

Desobstrucção de vallas

RESIDENCIAS	EXTENSÃO
	m
1ª Residencia	28.000,00
2ª »	10.068,00
3ª »	18.590,00
4ª »	17.567,00
5ª »	56.677,90
6ª »	11.840,00
7ª »	14.285,60
8ª »	59.517,00
9ª »	100.514,00
Ramal de Santa Cruz	138.320,00
» » Paracamby	1.623,00
1ª do Ramal de S. Paulo	32.167,00
2ª » » » » »	65.994,00
3ª » » » » »	14.294,00
4ª » » » » »	164.947,50
Ramal de Porto Novo	50.719,00
» » Ouro Preto	62.080,00
1ª da Linha Auxiliar	11.225,00
2ª » » »	21.960,00
Ramal de Angra	1.053,20
	781.472,20

Rampamento de córtes

RESIDENCIAS	VOLUMES	
	TERRA	PEDRA
2ª do Centro	m3 1.627,200	
3ª » »	m3 28.634,900	m3 129,000
5ª » »	m3 1.294,000	
6ª » » »	m3 420,000	
7ª » » »	m3 5.091,000	
8ª » » »	m3 2.846,340	
9ª » » »	m3 5.175,000	
Ramal de Bello Horizonte	m3 10.213,000	
1ª do Ramal de S. Paulo	m3 420,000	
2ª » » » » »	m3 594,500	
4ª » » » » »	m3 4.444,000	
Ramal de Ouro Preto	m3 4.062,500	
1ª da Linha Auxiliar	m3 765,000	
2ª » » »	m3 3.004,000	m3 8.086,000
Ramal de Angra	m3 363,000	
» » Lavras	m3 760,000	
	m3 69.714,400	m3 8.215,000

Remoção de terra e pedras desmoronadas

RESIDENCIAS	VOLUMES	
	TERRA	PEDRA
3ª Residencia do centro.	m3 3.146,000	
4ª » » »	m3 2.995,000	
7ª » » »	m3 562,000	
8ª » » »	m3 120,000	
9ª » » »	m3 125,000	
1ª de S. Paulo.	m3 630,000	
2ª » » »	m3 413,000	
4ª » » »	m3 740,000	
Ramal de Ouro Preto	m3 1.860,000	
1ª da Linha Auxiliar.	m3 2.491,000	
2ª » » »	m3 19.385,000	m3 1.700,000
Ramal de Angra	m3 15.531,000	m3 80,000
» » Lavras	m3 1.412,000	m3 20,000
	m3 49.410,000	m3 1.800.000

Reforçamento de aterros

RESIDENCIAS	VOLUME DE TERRA
	m3
2ª Residencia	1.307,200
	m3
3ª »	4.280,000
	m3
5ª »	21.742,000
	m3
6ª »	300,000
	m3
7ª »	2.522,000
	m3
8ª »	646,000
	m3
9ª »	16.394,000
	m3
Ramal de Bello Horizonte	790,000
	m3
1ª de S. Paulo	2.692,000
	m3
3ª » » »	7.780,000
	m3
4ª » » »	15.505,000
	m3
Ramal de Ouro Preto	270,000
	m2
1ª da Linha Auxiliar	132,000
	m3
2ª » » »	5.802,000
	m3
Ramal de Angra	3.475,000
	m3
» » Lavras	13.844,000
	m3
	97.481,200

Roçagem de matto

A superficie roçada em ambas as margens da linha attingio a 6.115,802$^{m^2}$00, como indica o quadro abaixo:

RESIDENCIAS	SUPERFICIE
	m2
2ª Residencia	200.330,00
	m2
3ª »	195.000,00
	m2
4ª »	11.400,00
	m2
5ª »	30.000,00
	m2
6ª »	422.525,00
	m2
7ª »	874.544,00
	m2
8ª »	226.979,00
	m2
9ª »	504.039,00
	m2
Ramal de Santa Cruz	61.310,00
	m2
1ª de S. Paulo	42.560,00
	m2
2ª » » »	74.310,00
	m2
3ª » » »	113.820,00
	m2
4ª » » »	2.574.000,00
	m2
Ramal de Porto Novo	235.045,00
	m2
» » Ouro Preto	292.000,00
	m2
1ª Linha Auxiliar	242.430,00
	m2
Ramal de Angra	12.510,00
	m2
	6.115.802,00

Drains

4ª de S. Paulo

Construcção de um drain no kilometro 386, empregando-se:

Alvenaria de pedra secca 99,020 m3

Ramal de Ouro Preto

Construcção de um drain no kilometro 520 + 704^m,0 empregando-se:

Alvenaria de pedra secca 2,640 m3

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de um drain no kilometro 136 + 644m,00 empregando-se:

Alvenaria de pedra secca.	m3 15.000

Estações e dependencias

1ª Residencia do Centro

Nas estações Central, Maritima, S. Diogo (officinas e estação), Praia Formoza, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Meyer, Engenho de Dentro, Piedade, Dr. Frontin, Cascadura, D. Clara, Madureira, Sapopemba e dependencias das mesmas, executaram-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 3.754
» » » secca	m3 12.150
» » tijolo.	m3 21.823
Emboço e rebôco	m2 248.600
Cobertura com telhas	m2 8.036,00
» » zinco	m2 2.358,00
Ladrilho.	m2 8,00
Area cimentada	m2 37,75
Calçamento a parallelipipedos	m2 8.416,90
Canos de ferro galvanizado	m 225,00
Soalho	m2 563,11
Fôrro	m2 97,94
Roda-pés	m 28,40
Encanamento de chumbo	m 370,00
Soldas nos encanamentos	1.105
Calhas	m 155,56
Soldas nas calhas	431
Vidros substituidos.	293
Pintura a oleo.	m2 3.209,91
» » verniz coaltar	m2 395,24

Desempeno das esquadrias e emprego de ferragens.

CENTRAL

Construcção do edificio da usina de luz electrica; esta obra foi feita por empreitada.

Para a respectiva usina foi assente uma caixa para agua, tendo-se feito o seguinte:

Excavações	$20{,}000^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$28{,}000^{m3}$
Rejuntamento	$62{,}10^{m2}$
Encanamento de ferro.	$63{,}00^{m}$

Construcção de uma casa forte na agencia, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	$1{,}375^{m3}$
» » de tijolo.	$2{,}421^{m3}$
Emboço e rebôco	$8{,}64^{m2}$
Azulejo	$2{,}00^{m2}$

ENGENHO NOVO

Construcção da nova estação. Esta obra foi feita por empreitada.

ENGENHO DE DENTRO (OFFICINAS)

Construcção do edificio principal. Esta obra foi feita por empreitada.

PIEDADE

Construcção da nova estação. Esta obra foi feita por empreitada.

Procedeu-se ao assentamento do encanamento de agua e exgotto para a mesma estação, empregando-se naquelle $120^{m},00$ de canos de chumbo e fazendo-se 26 soldas, e neste $48^{m},00$ de manilhas de barro.

2ª Residencia do Centro

Nas estações Jeronymo de Mesquita, Maxambomba, Austin, Queimados, Santissimo, Campo Grande, Paciencia, Santa Cruz, Matadouro e dependencias das mesmas' fizeram-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de tijolo.	$0{,}035^{m3}$
Concreto	$58{,}680^{m3}$

Emboço e rebôco	m2 15,67
Calçamento a parallelipipedos.	m2 61.20
Rejuntamento	m2 47,00
Cobertura com telhas planas	m2 76,40
Soalho.	m2 12.24
Roda-pés	m2 18,00
Soldas nos encanamentos	23
Caiadura	m2 15,67
Pintura a oleo.	m2 197,10
» » tinta Matolin	m2 300.20
Vidros substituidos.	31

3ª Residencia do Centro

Nas estações de Belém, Ellison, Oriente, Serra, Scheid, Palmeiras, Rodeio, Mendes, Sant'Anna, Barra e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra secca.	m3 9.555
» » tijolo.	m3 0,422
Concreto	m3 1,470
Ladrilho	m2 31,90
Alcatroamento	m2 38,08
Conductores de cobre	m 9,75
Soldas nas calhas	11
» nos encanamentos	104
Soalho	m2 23,40
Roda-pés	m 28,00
Telhado.	m2 304.92
Fôrro	m2 50,00
Rejuntamento	m2 94,00
Encanamento de chumbo	m 60,00
Caiadura	m2 229.78
Pintura a oleo.	m2 2.666.22
» » tinta Matolin	m2 1.913.25
Vidros	29

Construcção de um armazem no posto telegraphico «Tunnel Grande», fazendo-se:

Excavações	m3 68.124
Alvenaria de pedra secca	m3 71.206
» » » com argamassa	m3 34.060
» » tijolo	m3 39.953
Rejuntamento	m2 80.64
Emboço e rebôco	m2 320.00
Cobertura com telhas planas	m2 106.40
» » zinco	m2 62.40
A'rea cimentada	m2 29,20

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Caiadura	m2 72,00
Pintura a oleo.	m2 231.80
» » tinta Matolin	m2 102,70

4ª Residencia do Centro

Nas estações Sebastião Lacerda, Vassouras, Desengano, Commercio, Alliança Paty, Boa Vista, Concordia, Entre Rios e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Cobertura com telhas	m2 77,40
Soldas nos encanamentos	23
Soalho	m2 2.80
Roda pés	m 7,00
Vidros collocados	39
Caiadura	m2 1.713.80
Pintura a oleo.	m2 4.370.00
» » verniz	m2 277,95

BOA VISTA

Construcção de um armazem na estação, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 10.224
Emboço e rebôco	m2 8,03

A'rea cimentada	57,15 m2
Caiadura	80,36 m2

PARAHYBA

Deu-se começo á construcção da nova estação. Esta obra está sendo feita por empreitada.

ENTRE RIOS

Proseguio a transformação do armazem para uso do trafego mutuo com a Leopoldina Railway, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	40,200 m3
Emboço e rebôco	103,61 m2
Rejuntamento	96,00 m2
A'rea cimentada	222,75 m2

Aterramento do terreno do novo deposito de machinas, empregando-se 6.897,m3000 de terra.

3ª Residencia

Nas estações Barão de Cotegipe, Cedofeita, Retiro, Juiz de Fóra, Mariano Procopio, Ewbank da Camara, Palmyra, Rocha Dias, João Ayres e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte :

Alvenaria de pedra com argamassa.	5,640 m3
» » tijolo	3,445 m3
Emboço e rebôco	105,04 m2
Cobertura com telhas	226,31 m2
Encanamento de chumbo	93,00 m
Soldas nos encanamentos	10
Calhas	75,20 m
Soldas nas calhas	118
Caiadura	927,68 m2
Pintura a fresco.	40,00 m2
» » oleo.	1.103,10 m2

JUIZ DE FÓRA

Proseguio a construcção da estação, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo.	m3 78,885
» apparelhada.	m3 13.129
» de pedra com argamassa	m3 148,200
Excavações	m3 112,000
Emboço e rebôco	m2 5.203,35
Cantaria	m3 0,748
Concreto	m3 1.006,149
A'rea cimentada	m2 37,07
Rejuntamento	m2 5.71
Ladrilho	m2 217,02
Cobertura com zinco	m2 365,10
Soalho	m2 10,89
Fôrro	m2 81,81
Roda-pés	m 18,00
Envernisamento.	m2 117,00

Assentamento de esquadria e emprego de ferragens :

Caiadura	m2 142,24
Pintura a oleo	m2 3.011.14
Vidros collocados	395

Na plataforma :

Alvenaria de pedro apparelhada	m3 13,500

CREOSOTAGEM

Deu-se começo á construcção da estação, fazendo-se :

Excavações.	m3 108,708
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 129,560
» » tijolo	m3 151.915
Emboço e rebôco	m2 131.25
Cobertura com telhas	m2 239,71

Fôrro	m2 106,03
Soalho	m2 53,11

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens:

Pintura a oleo	m2 284,47

MANTIQUEIRA

Procedeu-se ao augmento da estação, fazendo-se :

Concreto	m3 19,600
Alvenaria de tijolo	m3 2,106
Rejuntamento	m2 230,90
Cobertura com telhas	m2 35,10
Caiadura	m2 30,25
Pintura a oleo	m2 12,01

6ª Residencia

Nas estações Barbacena, Sanatorio, Alfredo de Vasconcellos, Carandahy, Herculano Penna, Pedra do Sino, Sitio, Registro e dependencias das mesmas, fizeram-se os seguintes trabalhos :

Area cimentada	m2 6,60
Concreto	m3 12,000
Encanamento de ferro	m 92,00
Emboço e rebôco	m2 44,00
Encanamento de chumbo	m2 255,00
Soldas nos encanamentos	93
Soalho	m2 24,00
Calhas de cobre.	m 40,00
Vidros collocados	20
Caiadura	m2 290,00
Pintura a oleo	m2 1.477,00
» » tinta Matolin	m2 673,60

BARBACENA

Procedeu-se a melhoramentos na casa do telegraphista, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo	m3 4,500
Emboço e rebôco	m2 45,00
Fôrro	m2 30,00
Caiadura	m2 180,00
Pintura com tinta Matolin.	m2 120,00

CARANDAHY

Construcção da casa do telegraphista, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo.	m3 13,530
» » pedra com argamassa	m3 20,000
Paredes de páo a pique.	m2 48,00
Emboco e rebôco	m2 418,00
Cobertura com telhas	m2 70,00
Soalho	m2 59,76
Roda-pés	m 24,00

Assentamento de esquadria e emprego de ferragem:

Caiadura	m 280,00
Pintura a oleo.	m2 95,50
» » tinta Matolin	m2 55,00

SITIO

Procedeu-se ao augmento da plataforma, empregando-se :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 54,600

LAFAYETTE

Construcção de um muro para amparo do aterro na parte posterior da casa do Agente, fazendo-se o seguinte serviço :

Alvenaria de pedra secca	m3 2,700
» » » com argamassa	m3 9,000

7ª Residencia

Nas estações Honorio Bicalho, Raposos, Sabará, General Carneiro, Rio Acima, Minas, Itabira, Engenheiro Corrêa e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Tapamento de madeira	m2 18,80
Emboço e rebôco	m2 208,00
Cobertura com zinco	m2 834,00
Soalho	m2 4,50
Vidros	10
Caiadura	m2 1.842,40
Pintura a tinta Matolin	m2 658,43
» » oleo.	m2 2.430,78
» » verniz coaltar	m2 396,00

8ª Residencia

Nas estações Rio das Velhas, Vespasiano, Pedro Leopoldo, Prudente de Moraes e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Calçamento.	m2 28,61
Rejuntamento	m2 94,40
Area cimentada	m2 25,90
Emboço e rebôco	m2 38,40
Soalho	m2 47,48
Roda-pés	m 20,00
Caiadura	m2 566,27
Pintura a oleo	m2 711,69

SETE LAGOAS

Deu-se começo á construcção de uma rotunda, fazendo-se:

Excavações.	m3 1.038,302
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 108,624
» » » apparelhada	m3 28,651

9ª Residencia

Nas estações Araçá, Riacho Fundo, Corasburgo, Curvello e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra com argamassa	m4 3.120,000
Emboço e rebôco	m2 50,10
A'rea acimentada	m2 2,30
Cobertura com telhas	m2 335,33
Rejuntamento	m2 30,60
Vidros collocados	15
Desempeno de esquadria e emprego de ferragens.	
Caiadura	m2 1.550,92
Pintura a oleo	m2 1.678,67

PINDAHYBA

Construcção de uma cozinha no posto acima, fazendo-se o seguinte serviço:

Alvenaria de tijolo	m3 16,650
Cobertura com telhas	m2 30,30
Tapamento de madeira	m2 58,23
Soalho	m2 23,60
Preparação de madeiras.	
Assentamento de esquadria e emprego de ferragens:	
Pintura a oleo	m2 231,00

Ramal de Santa Cruz

Construcção de uma plataforma com trilhos Barlow:

Aterramento com saibro	m3 80,000
» » moinha	m3 20,000

1ª de S. Paulo

Nas estações Pinheiro, Jorge Rademaker, Volta Redonda, Barra Mansa, Pombal, Divisa, Oliveira Bulhões, Suruby, Glycerio e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de tijolo.	m3 1,086
Emboço e rebôco	m2 333,18

Area acimentada	m2 76,68
Cobertura com telhas	m2 86,00
Concreto	m3 5,333
Calçamento a macadam	m 10,75
Encanamento de chumbo	m 15,00
Canos de ferro galvanisado	m 4,00
Soldas nos encanamentos	37
Fôrro	m2 97,51
Soalho	m2 7,03
Roda-pés	m 7,00
Vidros collocados	64
Caiadura	m2 1.601,48
Pintura a oleo	m2 3.059,21
» » tinta Matolin	m2 3.606,37
» » verniz	m2 94,73

PINHEIRO

Augmento da casa do agente, fazendo-se:

Excavações.	m 4,480
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11,772
» » tijolo.	m3 0,463
Paredes de frontal.	m2 119,60
Ladrilho.	m2 12,00
Area cimentada.	m2 36,35
Emboço e rebôco	m2 543,79
Cobertura com telhas planas	m2 75,00

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens:

Soalho	m2 11,38
Roda-pés	m2 11,60
Vidros collocados	14
Caiadura	m2 967,24
Pintura a tinta Matolin	m2 465,00

2ª de S. Paulo

Nas estações Rezende, Engenheiro Passos, Queluz, Villa Queimada, Lavrinhas, Cachoeira e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de tijolo	m3 3,004
Emboço e rebôco	m2 290,82
Rejuntamento	m2 26,60
Paredes de frontal	m2 4,00
Cobertura com telhas planas	m2 157,00
Encanamento de chumbo	m2 24,00
Soldas nos encanamentos	62
Vidros collocados	34
Caiadura	m2 859,25
Pintura a oleo	m2 1.433,02
» » tinta Matolin	m2 2.956,83

QUELUZ

Proseguio a construcção da plataforma na estação, fazendo-se:

Concreto	m3 40,024
A'rea cimentada	m2 108,00
Rejuntamento	m2 33,00
Cobertura com telhas planas	m2 97,00
Pintura a oleo	m2 123,45
» » pixe	m2 174,76

Reconstrucção da casa do agente, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 5,900
» » tijolo	m3 17,490
Excavações	m3 21,500
Parede de frontal	m2 253,20
Emboço e rebôco	m2 529,00
Soalho	m2 19,50
Vidros collocados	10
Pintura a tinta Matolin	m2 112,95

CAMPO BELLO

Sob a caixa d'agua da estação construio-se um commodo para servir de reservada, fazendo-se:

Paredes de frontal	m2 45,00
Esboço e rebôco	m2 90,00

Assentamento de uma porta e ferragens.

» » encanamento para exgotto com manilhas de $0^m,10$ em $17^m,00$.

» » » » agua com caixa de chumbo, em $4^m,50$.

Soldas	3

3ª de S. Paulo

Nas estações Lorena, Guaratinguetá, Roseira, Pindamonhangaba e suas dependencias, fez-se o seguinte:

Alvenaria de tijolo.	m3 5,394
Reparação no telhado	m2 7,48
Emboço e rebôco	m2 30,92
Soldas nos encanamentos	16
Pintura a oleo	m2 994,52

APPARECIDA

Augmento da casa do Agente, fazendo-se:

Excavações	m3 9,088
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 9,056
» » tijolo.	m3 43,296
Emboço e rebôco	m2 342,35
Soalho	m2 33,52
Fôrro	m2 39,42
Caiadura.	m2 40,00
Pintura a tinta Matolin.	m2 2.150,16
Soldas nos encanamentos	9
Vidros collocados.	41

PINDAMONHANGABA

Procedeu-se á mudança da cobertura da plataforma, que era de zinco, para de telhas planas, em 98m.00.

Pintura a oleo	m2 95,31

Procedeu-se tambem ao augmento da mesma plataforma, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 24,960
» » tijolo.	m3 19,353
A'rea cimentada.	m2 125,28

Augmento da casa do agente, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11,392
» » tijolo.	m3 65,952
Emboço e rebôco	m2 84,72
A'rea cimentada	m2 89,04
Cobertura com telhas planas	m2 70,00
Soalho	m2 43,09
Fôrro	m2 43,09

Assentamento de esquadrias e ferragens.

» » canos de chumbo para agua, empregando-se 13m,40 de canos de chumbo.

Soldas	21
Pintura a oleo	m2 520,82

4ª de S. Paulo

Nas estações Caçapava, S. José dos Campos, Jacarehy, Guararema, Sabaúna, Mogy das Cruzes, Poá, Lageado, Guayaúna, Guayó, Norte e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de tijolos.	m3 0,648
» » pedra com argamassa	m3 5,659
Emboço e rebôco	m2 10,00
Cobertura com telhas	m2 36,00
Manilhas de barro	m 15,00

Soldas nos encanamentos	4
Vidros collocados	69
Caiadura	2.013,87 m2
Pintura com tinta a oleo	2.308,24 m2
» » » Matolin.	2.630,35 m2

NORTE

Construcção da casa do agente da estação, fazendo-se o seguinte serviço:

Alvenaria de pedra com argamassa	82,560 m3
Excavações	63,900 m3
Alvenaria de tijolo	48,027 m3
Emboço e rebôco	1.362,48 m2
Coberturas com telhas planas	352,78 m2

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadria e ferragens.

A'rea cimentada	114,32 m2
Fôrro	45,12 m2
Soalho	123,63 m2
Roda-pés	107,40 m
Ladrilho.	35,40 m2
Caiadura	386,00 m2

Augmento da serraria do deposito da Locomoção, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	30,850 m3
» » tijolo.	14,420 m3
Coberturas com telhas.	189,00 m2
Caiadura	250,00 m2
Rejuntamento	4,00 m2

Ramal de Porto Novo

Nas estações Santa Fé, Penha Longa, Chiador, Sapucaia, Teixeira Soares, Conceição, Porto Novo, Fernandes Pinheiro, Souza Aguiar, Parahybuna e suas dependencias, fez-se o seguinte:

Alvenaria de tijolo.	0,180 m3
Calçamento a macadam.	36,00 m2

Emboço e rebôco	m2 2,79
Cobertura com telhas planas	m2 79,80
Encanamento de chumbo	m 10,00
Soldas	30
Soalho	m2 15,00

Desempeno da esquadria e emprego de ferragens.

Caiadura	m2 403,20
Pintura a oleo	m 2 3.297,05
» com tinta Matolin	m2 243,70
Vidros collocados	15

Ramal de Ouro Preto

Nas estações Mignel Burnier, Rodrigo Silva, Ouro Preto, Congonhas, Tripuhy, Kilometro 508 e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de tijolo.	m3 0,249
» » pedra secca	m3 1,989
Emboço e rebôco	m2 15,84
Tapamento de madeira.	m2 407,69
Rejuntamento	m2 33,14
Cobertura com telhas planas	m3 115,60
Soldas nos encanamentos	24
Roda-pés.	m 11,26
Vidros collocados	12

Desempeno na esquadria e emprego de ferragens.

Caiadura	m2 1.380,38
Pintura a oleo	m2 4.295,50
» » verniz coaltar	m2 115,48

USINA

Construcção de uma casa para o encarregado do posto acima; fazendo-se:

Excavações	m3 45,226
Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 49,730

Alvenaria de tijolo	m3 3.060
Paredes de frontal	m2 250,69
Concreto	m3 6,640
Emboço e rebôco	m2 513.78
Cobertura com telhas planas	m2 284,27
Ladrilho.	m2 15,00

Assentamento de esquadrias e ferragens.

Caiadura.	m2 66,67
Pintura a oleo	m2 50,96

1ª da Linha Auxiliar

Nas estações Inicial, Costa Barros, Fructeiras, Terra Nova, Inharajá, Ahiva, Honorio Gurgel, A. Araujo, Ambahy e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 6,200
» » tijolo.	m3 9,635
Emboço e reboço	m2 136,00
Cobertura com telhas	m2 4,00
» » zinco	m2 91,00
Rejuntamento	m2 1,75
Soldas nos encanamentos	3
Divisão de madeira.	m2 9,57
Soalho	m2 2.50

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

Caiadura.	m2 253,00
Pintura a oleo	m2 101,80
Pintura com tinta Matolin.	m2 658,80

CARLOS SAMPAIO

Reconstrucção da estação, fazendo-se:

Excavações	m3 5,880
Alvenaria de pedra com argamassa	m2 9,480

Emboço e reboço	m2 5,60
Rejuntamento	m2 2,52
Soalho	m2 19,20
Pintura com tinta Matolin	m2 281,00

2ª da Linha Auxiliar

Nas estações Portella, Estiva, Andrade Costa, Avellar, Arrozello, Sertão, Bomfim, Alferes, Parahyba e dependencias das mesmas, fez-se o seguinte:

Alvenaria de pedra com algamassa	m3 3,072
Emboço e rebôço	m2 88,21
Cobertura com telhas	m2 236,54
» » zinco	m2 16,50
Canos de chumbo	m 20,00
Soldas nos encanamentos	8
Soalho	m2 71,88
Fôrro	m2 9,10
Vidros collocados	34
Caiadura.	m2 1.217,02
Pintura a oleo	m2 238,43

CAYAPÓ

Construcção da parada acima no kilometro 147 + 334m,0, fazendo-se o seguinte serviço:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 1,176
Emboço e rebôco	m2 45,00
Soalho	m2 13,44
Cobertura com zinco	m2 21,42

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Caiadura.	m2 45,00

VERA CRUZ

Construcção de um puxado na casa do agente:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 2,679
Emboço e reboco	m2 64,80
Paredes de páo a pique	m2 12,18
Emprego de esquadria e ferragens.	
Caiadura	m2 64,80

Edificios diversos

1ª Residencia

Construcção de casa para o mestre de linha do 2º Districto, fazendo-se:

Excavações	m3 38,040
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 85,862
» » tijolo	m3 49,123
Concreto.	m3 2,160
Cobertura com telhas	m2 200,00
Emboço e reboco	m2 1.345,40
A'rea cimentada.	m2 87,10
Encanamento para exgotto	m 16.00
» de chumbo.	m 30.00
Soldas	14
Calhas de cobre	m 40,00
Conductores de cobre.	m 6,00
Soldas nas calhas.	93
Ladrilho	m2 25,72
Soalho.	m2 96,02
Fôrro	m2 168,59
Roda-pés	m 91,00

Assentamento do madeiramento de coberta, de esquadria e ferragens.

Vidros.	16
Pintura a oleo.	m2 731,65

Construcção de casa para a 4ª turma, fazendo-se o seguinte:

Soalho.	m2 76,88

Assentamento de esquadrias e ferragens.

Construcção de casa para a 5ª turma, fazendo-se:

Pintura a oleo.	m2 627,74
Vidros collocados	11
Encanamento de chumbo.	m 77,00
Soldas	11

Construcção de casa para a 7ª turma:

Soalho.	m2 48,60
Tapamento de madeira	m. 105,20

Assentamento de esquadrias e ferragens.

Pintura a oleo.	m2 479,36

Construcção de casa para a 8ª turma:

Assentamento de esteios de madeira.

Tapamento de madeira	m2 150,00
Assentamento do madeiramento da coberta e da mesma com zinco.	m2 123,00

Assentamento de esquadrias e ferragens.

Construcção de casa para a 9ª turma:

Excavações.	m3 27,648
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 31,320

Assentamento de columnas de trilhos.

Tapamento de madeira.	m2 156,49
Soalho.	m2 73,71

Assentamento de esquadrias e ferragens.

Cobertura com telhas planas.	m2 423,20
Encanamento de ferro para agua	m 82,00
» » chumbo.	m 25,00
Soldas	15
Pintura a oleo.	m2 354,29

Reconstrucção de uma casa de madeira para o mestre de linha do 2º Districto, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	$5,709^{m3}$
Emboço e rebôco	$124,00^{m2}$
Cobertura com telhas planas.	$264,00^{m2}$
A'rea cimentada	$12,60^{m2}$
Calçamento a macadam	$4,00^{m2}$

Mudança de esquadrias e emprego de ferragens.

Encanamento de manilhas.	$93,00^{m}$
» » chumbo.	$110,00^{m}$
Soldas	70
Soalho	$288,00^{m2}$
Caiadura	$843,00^{m2}$
Pintura a oleo.	$153,80^{m2}$

Augmento da casa do Inspector do movimento, fazendo-se:

Excavações.	$7,584^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa. . . .	$7,800^{m3}$
» » » » tijolos	$18,930^{m3}$
Emboço e rebôco	$291,63^{m2}$
A'rea cimentada	$96,43^{m2}$
Soalho.	$35,82^{m2}$
Fôrro	$16,07^{m2}$
Coberturas com telhas planas.	$51,00^{m2}$

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Encanamento de chumbo.	$40,00^{m}$
Soldas.	55
Azulejo.	$20,67^{m2}$
Ladrilho	$4,56^{m2}$
Vidros collocados	71
Pintura a oleo	$1.053,80^{m2}$

Augmento da casa do Sub-Director da 5ª Divisão, fazendo-se:

Excavações	$80,986^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$74,420^{m3}$

Alvenaria de tijolo	m3 172,899
Emboço e rebôco	m2 1.479,35
A'rea cimentada.	m2 43,27
Rejuntamento	m2 59,20
Calçamento com macadam.	m2 171,71
Ladrilho.	m2 52,16
Azulejo	m2 28,16
Calhas de cobre.	m 75,00
Soldas nas calhas	24
Coberturas com telhas planas	m2 762,40

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Soalho	m2 200,51
Fôrro	m2 189,20
Roda-pés	m 111,00
Assentamento de encanamento de chumbo. . .	m 180.00
Soldas	106
Vidros collocados	70
Pintura a fresco.	m2 385,32
» » oleo.	m2 1.215,85

Reconstrucção da casa do Sub-Director da 4ª Divisão, fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 149,614
» » tijolo.	m3 139,995
Emboço e rebôco	m2 1.810,20
Concreto.	m3 14,688
A'rea. cimentada	m2 14,04
Azulejo	m2 13,30
Ladrilho.	m2 12,85
Assentamento de calhas	m 75,50
Conductores de cobre	m 10,00
Soldas nas calhas	125
Calçamento a macadam	m2 44,54
Assentamento de encanamento de chumbo. . .	m 95,00

Soldas	60
Cobertura de telhas	14,80 m²
Soalho	188,93 m²
Fôrro	147,48 m²
Vidros	181
Caiadura	115,45 m²
Pintura a oleo	1.607,94 m²

Na casa do Ajudante da 5ª Divisão, em S. Christovão, fez-se o seguinte:

Ladrilho	5,60 m²
Calhas	21,92 m
Conductores	8,22 m
Soldas	13

Reconstrucção da casa da 6ª turma, fazendo-se:

Excavações	12,065 m³
Alvenaria de pedra com argamassa	21,588 m³
» » tijolo	33,000 m³
Area cimentada	86,40 m²
Embôço e rabôco	468,00 m²
Soalho	38,29 m²
Fôrro	38,29 m²
Cobertura com telhas	32,00 m²
Encerramento de chumbo	10,00 m
Soldas	21
Pintura a oleo	140,29 m²

Repararam-se as seguintes casas:

Na rua Fernandes esquina da rua Senador Pompeo n. 272:

Embôço e rabôco	81,00 m²
Telhado	10,00 m²

Assentamento de esquadria e ferragens.

Assentamento de encanamento para gaz	180,00 m
Soldas	20
Assentamento de encanamento para agua	60,00 m

Soldas	127
Caiadura	m2 39,00

Na rua D. Joaquina n. 12 :

Soalho	m2 90,61
Fôrro	m2 130,90
Telhado	m2 58,40
Calhas de cobre	m 22,40
Soldas nas calhas	24
Conductores	m 22,00
Soldas nos conductores	50
Encanamento de chumbo	m 25,00

Desempeno na esquadria e emprego de ferragens.

No Escriptorio da Residencia :

Telhado	m2 3,50
Rejuntamento	m2 0,30
Soldas nas calhas	35

Na rua da America n. 170 :

Emboço e rebôco	m2 24,75
Soldas nos encanamentos	19

Na rua da America n. 194 :

Telhado	m2 48,00
Tintura a oleo	m2 228,92

Na rua Visconde de Sapucahy n. 33 :

Alvenaria de pedra com argamassa	m 3 0,800
Caiadura	m2 330,00
Soalho	m2 131,09
Emboço e rebôco	m2 89,40
Roda-pés	m 17,00
Fôrro	m2 3,65
Pintura a oleo	m2 413,12

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

Na rua Visconde de Sapucahy n. 53 :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 4,680
» » tijolo.	m2 56,800
Emboço e rebôco	m2 564,00
A'rea cimentada	m2 80,00
Telhado.	m2 42,00
Soldas nos encanamentos	27
Caiadura	m2 72,23
Pintura a oleo	m2 189,45

Na rua General Caldwell n. 39 :

Emboço e rebôco	m2 110,00
Caiadura	m2 246,00
Pintura a oleo	m2 464,33

Tres casinhas na travessa das Flôres n. 3 :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 3,600
Emboço e rebôco	m2 12,90
Pintura a oleo	m1 198,80

Casinhas dos operarios no Engenho de Dentro :

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 2,160
» » tijolo.	m3 5,062
Emboço e rebôco	m2 399,10
Soalho	m2 119,81
Roda-pés	m 119,72
Fôrro	m2 2,50
Encanamento de chumbo	m 6,00
Soldas nos encanamentos	96
Caiadura	m2 450,00
Pintura a oleo	m2 696,86

Casa do Engenheiro Residente :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11,3[illegible]0
» » tijolo.	m2 20,496
Concreto	m3 10,800

Ladrilho	m2 66,50
Emboço e rebôco	m2 278,10
Soalho	m2 170,10
Fôrro	m2 46,62
Roda-pés	m 33,25
Azulejo	m2 18,49
Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.	
A'rea cimentada	m2 20,54
Soldas nos encanamentos	71
Pintura a oleo	m2 961,80
Casa da 2ª turma :	
Pintura a oleo	m2 189,42
Casa de turma do lastro :	
Pintura a oleo	m2 249,16
Casa da 1ª turma :	
Emboço ou rebôco	m2 6,00
Caiadura	m2 467,00
Pintura a oleo	m2 41,20
Duas casinhas na travessa das Saudades :	
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 4,040
» » tijolo	m3 2,559
Emboço e rebôco	m2 80,10
A'rea cimentada	m2 113,84
Telhado	m2 22,00
Soalho	m2 20,00
Fôrro	m2 10,10
Caiadura	m2 172,00

3ª Residencia

Proseguio a construcção de uma casa para dormitorio do pessoal em Palmeiras, fazendo-se o seguinte serviço:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 1,518
Tapamento de madeira	m2 15,20

Soalho	m2 24,50
Pintura a tinta Matolin	m2 275,33
Vidros	15

Casa do guarda do tunnel 7, do kilometro 80+412m,0:

Excavações	m3 54,000
Alvenaria de pedra secca	m3 68,400
» » » com argamassa	m3 14,324
» » tijolo	m3 31,289
Coberturas com telhas planas	m2 98,74
Soalho	m2 27,48
Fôrro	m2 8,80
Tapamento de madeira	m2 8,16
Caiadura	m2 44,00

Repararam-se as seguintes casas:

Do Engenho de Dentro:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,875
» » tijolo	m3 1,620
Emboço e rebôco	m2 36,30
Area cimentada	m2 2,80
Azulejo	m2 3,13
Ladrilho	m2 0,72
Soalho	m2 24,96
Roda-pés	m 27,10
Solda nos encanamentos	31
Pintura a oleo	m2 791,80
» » tinta Matolin	m2 595,49
Caiadura	m2 288,40

Desmpeno de esquadrias e emprego de ferragens.

Da 1ª turma:

Emboço e rebôco	m2 20,00
Caiadura	m2 138,00
Pintura com verniz coaltar	m2 32,00

4ª Residencia

Reconstrucção da casa do Mestre de linha do 9º Districto, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 18,275
» » tijolo.	m3 17,286
Paredes de frontal	m2 55,38
Emboço e rebôco	m2 470,75
Ladrilho.	m2 16,83
Soalho	m2 64,00
Fôrro.	m2 86,50
Cobertura com telhas planas	m2 345,88
Caiadura.	m2 96,74
Pintura a oleo	m2 750,30

Repararam-se as seguintes casas:

Da 3ª turma:

Telhado.	m2 12,50

Da 17ª turma:

Telhado.	m2 11,40
Emboço e rebôco	m2 17,50
Caiadura	m2 114,00

5ª Residencia

Reconstrucção da casa do Mestre das officinas do 4º deposito, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 31,746
» » tijolo.	m3 55,988
Emboço e rebôco	m2 679,30
Cobertura com telhas	m2 150,47
Soalho	m2 107,80
Fôrro	m2 110,55
Roda-pés	m 14,80

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Caiadura	m2 794,84
Vidros collocados	50
Pintura a oleo	m2 1.694,47

Repararam-se as seguintes casas:

Do Mestre da linha do 14º Districto:

Caiadura	m2 335,58

Casa do chefe do 4º deposito:

Caiadura	m2 51,52
Pintura a oleo	m2 181,00

6ª Residencia

Reconstrucção da casa do Mestre de linha do 17º Districto, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo.	m3 8,000
Emboço e reboco.	m2 104,00
Telhado.	m2 100,000
Soalho	m2 10,00
Roda-pés	m 48,00
Fôrro	m2 46,00

Assentamento de esquadrias e ferragens.

Encanamento de chumbo.	m 40,00
Soldas no encanamento.	30
Caiadura	m2 104,00
Pintura com tinta Matolin.	m2 300,00

Construcção de casa para a 4ª turma, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 21,120
Cobertura com telhas planas	m2 86,40
Soalho	m2 11,20
Emboço e reboço	m2 192,00
Caiadura	m2 192,00
Pintura com tinta Matolin.	m2 60,00

Augmento da casa do Inspector do 3º Deposito, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 8,162
Alvenaria de tijolo	m3 6,952
Coberturas com telhas	m3 45,06
Soalho	m2 23,75
Fôrro	m2 23,75

Roda-pés	m 1.80
Emboço e rebôco.	m² 135,20
Pintura a oleo	m2 416.00
» » tinta Matolin	m2 128.00

Repararam-se as seguintes casas :

Do Inspector do 3º Districto, em Lafayette :

Encanamento de chumbo	m 30.00
Soldas no encanamento.	8
Caiadura	m2 294,00
Pintura a oleo	m2 42,00
» » tinta Matolin.	m2 225.00

Do Mestre da linha do 20º Districto :

Caiadura.	m2 640.00
Pintura a tinta Matolin	m2 240.00

7ª Residencia

Construcção da casa do Mestre de linha do 22º Districto, no kilometro 498+209m,0, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo.	m3 62,650
Paredes de frontal	m2 119,92
Emboço e rebôco	m2 258.62
Coberturas com tellas	m2 170.15
A'rea cimentada	m2 19,26
Encanamento de ferro	m 132.00
Encanamento de chumbo.	m 19,00
Soldas nos encanamentos.	7

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Soalho.	m2 78,09
Fôrro	m2 81.00
Vidros collocados	10
Caiadura	m2 183.00
Pintura a oleo.	m2 419,38

Reconstrucção da casa da 6ª turma, fazendo-se:

Excavações	m3 40,050
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 44,608
» » tijolo	m3 34,226
Emboço e rebôço	m2 572,10
Cobertura com telhas planas	m2 146,00
Rejuntamento	m2 22,50

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Cobertura de zinco	m2 45,00
Soalho	m2 26,80
Fôrro	m2 56,80
Caiadura	m2 1.574,00
Pintura a oleo	m2 294,90

Repararam-se as seguintes casas:

Do Engenheiro Residente:

Caiadura	m2 392,00
Vidros	2

Do Mestre de linha do 24º Districto:

Caiadura	m2 170,94
Pintura a oleo	m2 284,24
» » tinta Matolin	m2 390,20

Do Mestre de linha do 23º Districto:

Emboço e rebôco	m2 12,00
Caiadura	m2 208,70
Soalho	m2 3,50
Encanamento de chumbo	m2 10,00
Soldas no encanamento	12
Vidros substituidos	10
Pintura a oleo	m2 296,95
» » tinta Matolin	m2 242,80

Da 11ª turma ordinaria:

Caiadura	233,10 m2
Pintura a oleo.	153,60 m2
» a verniz coaltar	38,54 m2

8ª Residencia

Reconstrucção de casa da 11ª turma, no kilometro 646 + 81m0, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	30,830 m3
Emboço e rebôco	12,54 m2
A'rea cimentada	3,74 m2
Caiadura	78,16 m2
Pintura a oleo.	72,68 m2

Repararam-se as seguintes casas:

Da 4ª turma:

Emboço e rebôco	19,50 m2
Caiadura	70,00 m2
Pintura a oleo.	111,50 m2

Da 10ª turma:

Telhado.	24,00 m2
Pintura a oleo.	26,80 m2

Do Armazenista:

Caiadura	102,00 m2
Pintura a oleo.	51,00 m2

Do Mestre de linha do 27° Districto:

Caiadura	272,00 m2

Desempeno de esquadrias e emprego de ferragens.

Pintura a oleo.	85,51 m2

Da 8ª turma:

Telhado	0,96 m2
Caiadura	120,99 m2
Pintura a oleo.	8,86 m2

9ª Residencia

Prosegui a construcção da casa do Engenheiro Residente, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	m3 1,683
Emboço e rebôco	m2 314,97
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 12,636
A'rea cimentada	m2 192,10
Encanamento de manilhas	m 6,00
» » canos de chumbo	m 53,20
Vidros collocados	102
Cerca de zinco	m 127,00
Caiadura	m2 459,52
Pintura a tinta Matolin	m2 2.061,21

Ramal de Santa Cruz

Repararam-se as casas das 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª e 8ª turmas, fazendo-se:

Emboço e rebôco	m2 86,10
Caiadura	m2 529,56
Pintura a verniz coaltar	m2 494,00

Ramal de Bello Horizonte

Reparação da casa da turma, fazendo-se:

Emboço e rebôco	m2 12,50
Caiadura	m2 392,80
Pintura a verniz coaltar	m2 71,00

1ª de S. Paulo

Reparação da casa do engenheiro residente, fazendo-se o seguinte serviço:

Excavações	m3 6,180
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 22,587
Paredes de frontal	m2 135,66
Alvenaria de tijolo	m3 8,276

Emboço e rebôco	m2 533,85
A'rea cimentada	m2 148,75
Cobertura com telhas	m2 104,05
Ladrilho	m2 10,35
Solda nos encanamentos	23
Soalho	m2 45,65
Fôrro	m2 28,85
Roda-pés	m 7,60
Vidros	41
Caiadura	m2 293,33
Pintura a oleo	m2 71,12
» » tinta Matolin.	m2 1.687,35

Reparação da casa da 5ª turma, fazendo-se:

Caiadura	m2 173,47
Pintura a verniz coaltar	m2 26,48

2ª de S. Paulo

Reconstrucção das seguintes casas:

Da 8ª turma:

Paredes de frontal	m2 2.20
Caiadura	m2 202,00
Emboço e rebôco	m2 6,00
Pintura a oleo	m2 146,00

Da 5ª turma:

Paredes de frontal	m2 6,50
Emboço e rebôco	m2 7.50
Caiadura	m2 95,00
Pintura a oleo	m2 40,35

Do Armazenista:

Emboço e rebôco	m2 16,00
Caiadura	m2 500,00
Pintura com tinta Matolin.	m2 377,72

Emprego de ferragens.

3ª de S. Paulo

Repararam-se as seguintes casas:

Do Mestre de linha do 9° districto:

Emboço e rebôco	m2 11,70
Caiadura	m2 252,00
Pintura a oleo	m2 153,28
» com tinta Matolin	m2 594,40

Das 3ª e 4ª turmas:

Caiadura	m2 500,00

Do Engenheiro residente:

Alvenaria de tijolo	m3 4,243
Emboço e rebôco	m2 19,94
Pintura a oleo	m2 2.400,94

Da 7ª turma:

Emboço e rebôço	m2 120,00
Caiadura	m2 42,00

Do Mestre de linha do 8° districto:

Vidros	6
Pintura com tinta Matolin	m2 477,95

4ª de S. Paulo

Construcção da casa da 12ª turma, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	m3 48,437
Emboço e rebôco	m2 389,05
Cobertura com telhas planas	m2 926,25
A'rea cimentada	m2 6,45
Caiadura	m2 389,08
Pintura a oleo	m2 95,99

Repararam-se as seguintes casas das 15ª e 18ª turmas:

Vidros collocados	11
Cobertura com telhas	m2 568,50

Do Armazenista:

Pintura a oleo.	m2 228,00

Do Mestre de linha do 13º districto:

Caiadura	m2 284,00
Pintura com tinta Matolin.	m2 501,00

Ramal de Porto Novo

Construcção da casa da 6ª turma, no kilometro 225 + 787m,0, fazendo-se:

Excavações	m3 10,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 30,800
» » tijolo.	m3 0,820
Paredes de frontal	m2 24,79
Emboço e rebôco	m2 95,70
Cobertura com telhas planas	m2 68,20
Caiadura	m2 359,40
Pintura a oleo	m2 145,12

Construcção de casa para a 11ª turma, no kilometro 250+425m,0, fazendo-se o seguinte serviço:

Excavações	m3 42,712
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 34,170
» » tijolo	m3 0,720
Paredes de frontal	m2 19,19
Emboço e rebôco	m2 95,20
Cobertura com telhas	m2 136,40
Caiadura	m2 359,40

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Construcção da casa do Armazenista, no kilometro 233 + 630m,0, fazendo-se:

Excavações	m3 58,140
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 140,754

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Repararam-se as seguintes casas:

Do Engenheiro residente:

Construcção de um gradil de madeira, em . . .	m 18,00

Do Mestre de linha do 2º districto, fazendo-se:

Caiadura	m2 490,00
Pintura a oleo	m2 2.163,70
Vidros	10

Ramal de Ouro Preto

Augmento da casa do Engenheiro residente:

Excavações	m3 17,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 15,150
Paredes de frontal	m2 27,61
Embogo e rebôco	m2 55,22
Cobertura com telhas planas	m2 46,59
Soalho	m2 13,66
Fôrro	m2 13,66
Caiadura.	m2 55,22
Pintura a oleo	m2 47,63
» » verniz coaltar	m2 8,27

Repararam-se as seguintes casas:

Do Armazenista:

Caiadura.	m2 19,30
Pintura a oleo	m2 49,77
» » verniz coaltar.	m3 8,70

Do Mestre de linha do 2º districto:

Caiadura	m2 102,41

Das 2ª, 5ª, 6ª e 8ª turmas:

Telhado.	m2 113,52
Caiadura	m2 461,60
Pintura com verniz coaltar.	m2 60,63

1ª Residencia da Linha Auxiliar

Proseguio a construcção da casa da 1ª turma, no kilometro 2 + 104,m0, fazendo-se:

Excavações	m3 8,880
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 15,930
» » tijolo	m2 22,400
Emboço e rebôco	m2 160,00
A'rea cimentada	m2 55,50
Tapamento de madeira	m2 19,58
Cobertura de zinco	m2 6,96

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Canos de chumbo para agua	m 175,00
Soldas	4
Caiadura	m2 460,00
Pintura a oleo	m2 63,45

Construcção da casa para a 6ª turma, fazendo-se o seguinte serviço:

Excavações	m3 16,380
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 19,500
» » tijolo	m3 25,280
Emboço e rebôco	m2 576,00
Concreto	m3 49,000
Cobertura de telhas planas	m2 13,20
Caiadura	m2 576,00
Pintura a tinta Matolin	m2 109,40

Construcção da casa da 7ª turma, no kilometro 40, fazendo-se:

Excavações	m3 17,940
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 19,500
» » tijolo	m3 22,080
Emboço e reboco	m2 194,00
A'rea cimentada	m2 49,00
Caiadura	m2 213,00

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Pintura a tinta Matolin.	m2 114,00

Construcção da casa da 8ª turma, kilometro 44 + 830m,0, fazendo-se :

Excavações	m3 18,900
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 22,256
» » tijolo.	m3 21,060
Emboço e rebôco	m2 776,00
Cobertura de telhas planas.	m2 153,00

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Caiadura.	m2 776,00
Pintura a oleo	m2 94,80

Construcção de casa para a 9ª turma, no kilometro 49 + 174m,0, fazendo-se:

Excavações	m3 18,600
Assentamento de columnas de trilhos. . . .	6
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 27,000

Construcção de casa para a 11ª turma, no kilometro 62 + 50m,0, fazendo-se:

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Tapamento de madeira.	m2 90,00
Cobertura de zinco.	m2 63,00
Pintura a tinta Matolin.	m2 280,00

Melhoramentos na casa á rua Costa Lobo n. 13, fazendo-se o seguinte :

Excavações	m3 16,800
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 17,140
» » tijolo.	m3 0,200
Emboço e rebôco	m2 799,00
Cobertura de telhas planas	m2 8,50
Tapamento de zinco.	m2 10,00
Calçamento a mac'adam	m2 23,2
A'rea cimentada.	m2 23,20
Encanamento de chumbo	m 32,70
Soldas	6

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Caiadura.	822,00 m2
Pintura a oleo	657,00 m2

Repararam-se as seguintes casas:

Dos guardas, no kilometro 2 + 500m.0:

Alvenaria de tijolo.	1,500 m3
Emboço e rebôco	104,00 m2
Telhado	90,00 m2
Caiadura.	510,00 m2

Da rua D. Anna Nery n. 54:

Soldas nos encanamentos d'agua	4

Das 10ª e 13ª turmas:

Telhado.	16,00 m3
Pintura a oleo	227,00 m2

2ª da Linha Auxiliar

Construcção das seguintes casas:

Do Mestre de linha do 3º districto, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	4,280 m3
A'rea cimentada	5,28 m2

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Caiadura.	231,20 m2
Pintura a oleo	57,63 m2

Da 2ª turma:

Alvenaria de pedra com argamassa	28,600 m3
Telhado.	81,00 m2
Emboço e rebôco	148,30 m2
Caiadura.	296,60 m2

Da 4ª turma:

Alvenaria de pedra com argamassa. . . .	15,000 m 3

Assentamento de columna de trilhos.

Emboço e rebôco	378,60 m2
Caiadura.	297,60 m2

Da 5ª turma :

Paredes de páo a pique	52,12 m2
Cobertura com telhas	17,20 m2

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Emboço e rebôco	59,40 2
Caiadura.	401,44 m2

Da 11ª turma :

Excavações	8,724 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	4,992 m3
Emboço e rebôco	183,20 m2
Cobertura com telhas planas	48,00 m2

Repararam-se as seguintes casas :

Do Engenheiro residente :

Pintura a oleo	63,00 m2

Da casa contigua á estação de Duas Pontes, fazendo-se :

Tapamento de madeira	10,64 m2
Soalho.	12,00 m2
Caiadura	176,75 m2

Da 9ª turma :

Alvenaria de pedra com argamassa	2,158 m3
Telhado	8,64 m2
Emboço e rebôco	244,48 m2

Ramal de Angra

Reparação da casa do Armazenista, fazendo-se :

Alvenaria de tijolo.	3,125 m3
Emboço e rebôco	10,45 m2

Ranchos, telheiros e guaritas

1ª Residencia

Construcção de um abrigo, em S. Diogo, para novos britadores, fazendo-se :

Excavações.	m3 28,224
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 19,312

Assentamento de columnas formadas de trilhos.

Assentamento de uma cabine, em S. Diogo, fazendo-se o seguinte:

Excavações.	m3 5,688
Alvenaria de pedra com argamassa. . . .	m3 14,648
Cobertura de telhas planas	m2 24,00
Pintura a oleo.	m2 100,96

Construcção de um barracão entre as cancellas 4 e 5, para abrigo do pessoal da Pedreira:

Assentamento de columnas formadas de trilhos.

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 74,400
Assentamento do madeiramento da coberta e da mesma com telhas planas	m2 252,00

Em diversas guaritas fez-se o seguinte:

Na guarita contigua á pedreira de S. Diogo:

Telhado	m2 16,00
Tapamento de madeira	m2 3,15
Pintura a oleo.	m2 70,72

Na da Central:

Pintura a oleo.	m2 36,72

Em 3 guaritas em Cascadura:

Soalho.	m2 3,20
Roda-pés	m 18,00
Emprego de ferragens.	

Cabine no Engenho de Dentro:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 1,016
Cobertura com telhas planas	m2 10,00
Fôrro	m2 4,40
Vidros collocados	25

Desempeno nas esquadrias e emprego de ferragens.

Pintura a oleo.	m2 45,75

3ª Residencia do Centro

Construcção de um abrigo para o guarda do tunnel 2, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 3,825
» » tijolo.	m3 1,231
Cobertura de zinco.	m2 10,15

Reparou-se a Cabine da Barra, fazendo-se:

Vidros substituidos.	2
Pintura a oleo.	m2 110,62

Repararam-se as seguintes guaritas:

Quatro na estação Ellison:

Pintura a tinta Matolin	m2 106,00

Quatro na estação do Oriente:

Pintura a tinta Matolin	m2 114,80

Duas na estação da Serra:

Soalho.	m2 4,40
Roda-pés	m 14,20

6ª Residencia

Construcção de um barracão para materiaes no kilometro 378, fazendo-se:

Assentamento de columnas	12
Cobertura de zinco.	m2 314,00

Reparação do dormitorio do pessoal em Lafayette:

Tapamento de madeira	m2 21,69
Fôrro	m2 6,40
Cobertura de zinco	m2 78,00

Assentamento de ferragens.

Caiadura	m2 180,00
Pintura a oleo.	m2 89,00
» » tinta Matolin.	m2 120,00

7ª Residencia

Assentamento de uma guarita em Itabira, para collocação do gazometro de gaz acetyleno, fazendo-se:

Alvenaria de tijolo	m3 0,500
Telhado.	m2 4,00
Pintura a oleo	m2 8,50

Reparação de guaritas em Esperança:

Telhado.	m2 14,00

Idem de Itabira:

Pintura a oleo	m2 200,00

Idem do deposito de materiaes da Residencia;

Emboço e rebôco	m2 98,56
Caiadura	m2 189,82
Pintura a oleo	m2 65,80

8ª Residencia

Construcção de um barracão para ferraria e carpintaria da Residencia, no kilometro 648+175m,0:

Alvenaria de pedra com argamassa.	m3 22,806
» » » secca	m3 35,000
» » tijolo.	m3 46,768
Emboço e rebôco	m2 176,56
Rejuntamento	m2 541,00

Assentamento do madeiramento da coberta e ferragens.

Encanamento de chumbo	27,00 m
Soldas	8
Caiadura	518,88 m2
Pintura a oleo	1.024,42 m2

Construcção de um barracão para cal em Vespasiano:

Assentamento de columnas de trilhos	9
» do madeiramento da coberta.	

9ª Residencia

Construcção do escriptorio da Residencia, no kilometro 743 + 620m,0, fazendo-se:

Excavações	15,597 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	15.145 m3
» » » secca	16.500 m3
» » tijolo	44,307 m3

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Cobertura com telhas planas	94,40 m2
Emboço e rebôco	220.71 m2
Paredes de frontal	11.60 m2
A'rea cimentada.	3.32 m2
Fôrro	76,73 m2
Soalho	52,00 m2
Rodap's.	37,00 m
Vidros collocados.	26
Caiadura	70,70 m2
Pintura a oleo	573,55 m2

Idem da carpintaria e ferraria, da Residencia no kilometro 743+592m,0, fazendo-se:

Excavações	37.488 m3
Alvenaria de pedra com argamassa	54.945 m3
» » tijolo	67,569 m3
Paredes de frontal	11.20 m2
Emboço e rebôco	816,83 m2

Preparação e assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Coberturas com telhas planas	m2 183,87
Caiadura	m2 496,40
Pintura a oleo	m2 211,88

Reparação de duas guaritas em Carvello:

Telhado.	m2 11,92
Pintura a oleo	m2 72,42

Idem de tres guaritas em Riacho Fundo:

Telhado.	m2 17,10
Pintura a oleo	m2 72,42

Idem de tres guaritas em Maquiné:

Telhado.	m2 86,78

Idem de tres guaritas em Cordisburgo:

Pintura a oleo	m2 112,80

Ramal de Santa Cruz

Construcção de dormitorio para os guardas-freios do kilometro 54+350m,0, fazendo-se o seguinte:

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 11,745
» » tijolo	m 1,449
Rejuntamento.	m2 72,00
Cobertura com telhas planas	m2 60,80
Tapumento de madeira	m2 82,00
Fôrro	m2 24,00
Soalho	m2 24,00
Vidros collocados	10
Pintura a oleo	m2 242,98
» » tinta Matolin.	m2 234,66

Reparação das seguintes guaritas:

Do guarda, no kilometro 23:

Pintura a oleo	m2 127,08

Da estação de Santissimo:

Pintura a oleo	m2 127,08

Da estação de Bangú:

Pintura a oleo	m2 169,44

Da estação de Santa Cruz:

Pintura a oleo	m2 481,96

1º do Ramal de S. Paulo

Construcção de deposito para materiaes da Residencia:

Excavações	m3 34,908
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 39,566
» » tijolo	m3 4,320
Paredes de frontal	m2 69,00

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Cobertura de zinco	m2 362,50
Emboço e rebôco	m2 346,52
Area cimentada	m2 88,38
Caiadura	m2 276,00

Reparação da carpintaria da Residencia, fazendo-se:

Alvenaria de pedra com argamassa	m2 0,848
Emboço e rebôco	m2 67,09
Caiadura	m2 709,06
Pintura a oleo	m2 256,98
» » verniz coaltar	m2 45,58

Reparação da ferraria da Residencia:

Alvenaria de tijolo	m3 0,109
Emboço e rebôco	m2 170,32
Area cimentada	m2 23,93

Telhado	m2 0,64
Caiadura	m2 808,52
Pintura a oleo	m2 231,80
» » verniz.	m2 49,84

Reparação do abrigo para o locomovel da pedreira, no kilometro 113 :

Emboço e rebôco	m2 0,92
Pintura a oleo	m2 176,03
Vidros collocados	5

2ª de S. Paulo

Construcção de um abrigo para ferraria da Residencia, em Quelaz :

Alvenaria de tijolo.	m3 20.280
Paredes de frontal.	m2 72,92
Alvenaria de pedra com argamassa. . . .	m3 0,700

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadrias e ferragens.

Cobertura de telhas.	m2 121,00
Emboço e rebôco	m2 300,00
Caiadura.	m2 360,00

3ª de S. Paulo

Assentamento de uma guarita para deposito do gazometro de gaz acetyleno. fazendo-se :

Alvenaria de pedra com argamassa	m3 4.980
» » tijolo	m2 5,060
Emboço e rebôco	m2 71,00
Cobertura de telhas planas.	m2 15,36
Caiadura.	m2 69,00

Reparação do barracão que serve de ferraria e carpintaria :

Alvenaria de tijolo.	m3 3,385
Telhado	m2 385,00
Calhas de zinco.	m 50,00
Conductores de zinco	m 40,00

4ª de S. Paulo

Reparação de duas guaritas em Jacarehy :

Pintura a oleo	m2 189,00

Reparação de tres guaritas em Guararema :

Pintura a oleo	m2 152,00

Ramal de Porto Novo

Construcção de um abrigo para o velocipede, no kilometro 234 :

Assentamento de pés direitos de trilhos . . .	4
Cobertura de telhas planas.	m2 7,04
Pintura a oleo	m2 29,44

Ramal de Ouro Preto

Reparação de quatro guaritas, fazendo-se :

Pintura a oleo	m2 179,46

1ª da Linha Auxiliar

Construcção de uma cabine á rua Figueira de Mello, fazendo-se :

Excavações	m3 4.160
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 4,160
» » tijolo.	m3 5,670
Emboço e rebôco	m2 72,00
A'rea cimentada	m2 5,00
Cobertura de zinco.	m2 8,40

Assentamento do madeiramento da coberta, de esquadria e ferragens.

Caiadura.	m2 72.00

Melhoramentos no deposito da Residencia :

Tapamento de zinco.	m2 43.20

Assentamento de esquadrias e emprego de ferragens.

Cobertura de zinco.	m2 66,12

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de um barracão para ferraria :

Columnas de trilhos assentes	7
Alvenaria de pedra com argamassa	m2 13,520
Paredes de frontal.	m2 97,22
Telhado.	m2 72,00

Reconstrucção do deposito da Residencia :

Alvenaria de pedra com argamassa	m2 21,048
» » tijolo	m3 91,400
A'rea cimentada	m2 24,00
Soalho	m2 30,65
Pintura a oleo	m2 376,00

Caixas e encanamentos d'agua

1ª Residencia do Centro

Augmento de uma caixa d'agua, em S. Diogo, fazendo-se :

Excavações	m3 11,000
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 13,920
» » tijolo	m3 29,947
Emboço e rebôco	m2 113,19
A'rea cimentada	m2 11,22

3ª Residencia do Centro

Desobstrucção do encanamento da caixa da Serra, em m 250,00

6ª Residencia do Centro

Construcção de um reservatorio em Carandahy, fazendo-se o seguinte serviço :

Excavações	m3 6,125
Alvenaria de pedra com argamassa	m3 22,475
A'rea cimentada	m2 20,80

Pedra secca.	$8,400^{m3}$
Assentamento de canos de ferro de 4 pollegadas em	$704,80^{m}$
Capacidade.	$19,220^{m3}$

2ª de S. Paulo

Construcção de uma represa em Queluz :

Excavações	$64,000^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa	$130,030^{m3}$
» » tijolo	$12,232^{m3}$
Emboço e rebôco	$62,000^{m2}$
A'rea cimentada	$61,65^{m2}$
Encanamento de ferro	$987,50^{m}$

3ª de S. Paulo

Deu-se começo á construcção de uma caixa d'agua em Pindamonhangaba, fazendo-se o seguinte :

Alvenaria de pedra com argamassa	$17,472^{m3}$
» » tijolo	$1,512^{m3}$
Emboço e reboco.	$13,20^{m2}$
A'rea cimentada	$45,52^{m2}$

2ª da Linha Auxiliar

Construcção de caixa d'agua no kilometro 117 + 640,^{m}00, fazendo-se o seguinte :

Alvenaria de tijolo	$8,160^{m3}$
A'rea cimentada	$19,36^{m2}$
Canos de ferro	$560,00^{m}$
Soldas	22

5º — Trabalhos por conta de terceiros

Trafego

Reparação de moveis e utensilios.

Pintura de balança em Miguel Burnier.

Auxilio ás diversas estações no carregamento de mercadorias.
Assentamento de uma balança no armazem P. 5 da estação Maritima.
Idem, idem, em Porto Novo.
Idem, idem, em Carandahy.
Idem, idem, em Curvello.
Preparação de um supporte do relogio, na Barra.
Assentamento de novo dynamo na estação da Barra.

Locomoção

Reparação e substituição de apparelhos de alimentação d'agua ás machinas.
Assentamento de um motor no deposito da Barra.

Contabilidade

Collocação de téla de arame em um compartimento.
Collocação de fechaduras em gavetas das mesas d'essa Divisão.

Secretaria

Engradamento de quadros.

Intendencia

Assentamento de uma machina na officina autographica.
Reparação do elevador dessa secção.

Thesouraria

Collocação de fechaduras em gavetas de mesas.

Estrada de Ferro Rio das Flôres

Um quarto da despeza feita com a reparação da estação do Commercio.

Companhia Manganez Queluz de Minas

Construcção de um desvio e posto telegraphico para essa Companhia no kilometro 457+750,^{m}0, linha do Centro.

Ministerio da Guerra

Auxilio á Commissão constructora do Ramal de Lorena á Bemfica.

Companhia Progresso Industrial do Brasil

Augmento de um desvio no kilometro 31.

José Camillo & C.

Prolongamento de um desvio em Sanatorio.

George Maschke & C.

Construcção de uma reservada junto ao restaurante da Central.

Alexandre Mackenzie

Construcção de um desvio entre os kilometros 68 e 69.

Société Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro

Escoamento das linhas na estação da Piedade.

Luiz Plinio de Oliveira

Ligação da linha auxiliar no Jockey-Club com as linhas da Leopoldina Railway.

6º — Despeza

A despeza total desta Divisão, durante o anno de 1905, importou em 10.779:986$109, sendo:

TRABALHOS	m BITOLA DE 1,60	m BITOLA DE 1,00	TOTAES
Administração	. . . . .	. . . . .	225:175$696
Vigilancia da linha.	744:710$765	175:457$390	920:168$156
Conservação ordinaria.	3.238:041$471	1.848:952$956	5.086:994$427
Idem extraordinaria	1.006:803$984	279:081$150	1.285:888$134
Obras novas	1.957:364$105	1.304:395$292	3.261:759$697
			10.779:986$109

No annexo E. 2 acham-se discriminadas as importancias acima por material e pessoal, pelas secções e residencias.

VI

6ª DIVISÃO PROVISORIA — CONSTRUCÇÃO

Usando da autorisação contida no art. 22 da lei n. 1.145 de 31 de Dezembro de 1903, revigorada no artigo 15 da lei n. 1.316 de 31 de Dezembro de 1904, o Governo abriu os creditos de 600:000$ por decreto n. 5.437 de 24 de Janeiro e de 200:000$ por decreto n. 5.807 de 22 de Dezembro para serem applicados aos trabalhos do prolongamento da linha do centro desta Estrada.

Por decreto n. 5.610 de 25 de Julho foram approvados os estudos e orçamento no valor de 2.421:351$571, para construcção das obras dos 63 kilometros e 800 metros que constituem a 2ª Secção do prolongamento comprehendido entre Curvello e Pirapóra.

Durante o anno não foi entregue trecho algum ao trafego, foram, porém, ultimados todos os trabalhos para entrega do trecho entre as estações de Curvello e Curralinho com 54.743,75 metros de extensão.

A despeza foi de 696:180$533 e o custo dos serviços e obras, comprehendendo material, pessoal e mão de obra foi de 775:368$061, como demonstram os annexos F 2 e F 3.

VII

PESSOAL

Concedida a exoneração do cargo de sub-director da 3ª Divisão, pedida pelo engenheiro Augusto do Rego Toscano de Britto, foi nomeado para o dito cargo o engenheiro Alberto de Andrade Pinto, que exercia o de inspector do Movimento, e para este cargo o engenheiro Lysanias de Cerqueira Leite, que exercia o de sub-inspector.

As portarias de nomeações foram datadas de 31 de Março, tendo os nomeados tomado posse e entrado em exercicio na mesma data.

O numero total do pessoal em 31 de Dezembro de 1905 era de 10.996, segundo os quadros annexos das respectivas Divisões, a saber:

	TITULADOS	JORNALEIROS	TOTAES
1ª Divisão — Administração Central	65	88	153
2ª » — Trafego	1.113	2.691	3.804
3ª » — Contabilidade	90	75	165
4ª » — Locomoção	244	2.946	3.190
5ª » — Via Permanente e Edificios	146	3.538	3.684
	1.658	9.338	10.996
6ª Divisão Provisoria — Construcção	19	1.080	1.099
Nos cinco annos anteriores tinha sido:	1.743	8.658	10.401
1904	1.665	8.500	10.165
1903	1.664	8.207	9.871
1902	1.652	7.476	9.128
1901	1.751	7.736	9.487
1900	1.691	7.918	9.609

A 1.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—1ª DIVISÃO—ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Linha em trafego — extensão: 1615,994,0 k

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905

EMPREGOS	NUMERO	VENCIMENTO MENSAL	NUMERO	DIARIA	JORNAES	
					Maximo	Minimo
DIRECTORIA						
Director	1	2:000$000	—	—	—	—
SECRETARIA						
Secretario	1	750$000	—	—	—	—
Official	1	475$000	—	—	—	—
1os escripturarios	2	400$000	—	—	—	—
2os ditos	2	350$000	—	—	—	—
3os ditos	3	300$000	—	—	—	—
4os ditos	3	225$000	—	—	—	—
Archivista	1	225$000	—	—	—	—
Auxiliares de escripta	.....	.....	2	6$000	—	—
Continuos	2	150$000	—	—	—	—
Servente	.....	.....	1	.....	4$000	—
Dito addido	.....	.....	1	.....	4$000	—
Guardas	.....	.....	2	.....	5$200	5$000
THESOURARIA						
Thesoureiro	1	1:000$000	—	—	—	—
Escrivão	1	450$000	—	—	—	—
Fieis	3	375$000	—	—	—	—
Ajudantes de fiel	3	325$000	—	—	—	—
Ajudante do escrivão	1	350$000	—	—	—	—
4os escripturarios	2	225$000	—	—	—	—
Continuos	2	150$000	—	—	—	—
Secção de pagamentos:						
Fiel pagador	1	600$000	—	—	—	—
Fieis	3	375$000	—	—	—	—
Ajudante do fiel	2	325$000	—	—	—	—
Dito do escrivão	1	350$000	—	—	—	—
1º escripturario	1	400$000	—	—	—	—
1º dito	1	225$000	—	—	—	—
Servente	.....	.....	1	.....	4$000	—
INTENDENCIA						
Intendente	1	1:000$000	—	—	—	—
Ajudante do intendente	1	500$000	—	—	—	—
Escrivão	1	450$000	—	—	—	—
1º escripturario	1	400$000	—	—	—	—
Fieis	2	375$000	—	—	—	—
Ajudante do escrivão	2	350$000	—	—	—	—
2º escripturario	1	350$000	—	—	—	—
Despachante	1	333$333	—	—	—	—
Ajudantes dos fieis	2	325$000	—	—	—	—
Archivista	1	300$000	—	—	—	—
3os escripturarios	3	300$000	—	—	—	—
4os ditos	4	225$000	—	—	—	—
Continuo	1	150$000	—	—	—	—
Auxiliares de escripta	.....	.....	2	6$000	—	—
Ditos extranumerarios	.....	.....	8	6$000	—	—
Ditos supplentes	.....	.....	1	4$000	—	—
Dito addido	.....	.....	1	6$000	—	—
Guarda de deposito	.....	.....	3	.....	4$000	—
Rondantes	.....	.....	3	.....	5$000	—
Carpinteiro	.....	.....	1	.....	6$000	—
Serventes	.....	.....	4	.....	4$000	—
Trabalhadores	.....	.....	8	.....	4$000	—

EMPREGOS	NUMERO	VENCIMENTO MENSAL	NUMERO	DIARIA	JORNAES	
					Maximo	Minimo
Fiel do combustivel	1	450$000	—	—	—	—
Ajudantes do fiel	2	325$000	—	—	—	—
3º escripturario	1	300$000	—	—	—	—
Auxiliar de escripta			1	6$000	—	—
Feitor			1		6$000	—
Guardas de bordo			2		5$000	—
Trabalhadores			12		5$000	—
Encarregado da officina autographica	1	300$000	—	—	—	—
Impressor de 1ª classe			1		7$000	—
Dito de 2ª classe			1		6$000	—
Dito de 3ª »			1		5$000	—
Encarregado d motor			1		5$000	—
Typographo			1		5$000	—
Pousador			1		4$500	—
Serventes			5		4$000	—
Impressor de typographia extranumerario			1		8$000	—
Margeador extranumerario			1		3$000	—
Serventes idem			3		4$000	—
Ditos idem			2			3$000
Trabalhadores			16		5$000	—
	64		88			

Secretaria da Directoria da E. F. Central do Brazil, 31 de dezembro de 1905.— O secretario, *Manuel Fernandes Figueira*

B I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Linha em trafego — extensão: 1.615,994.0

Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1905 inclusive linha auxiliar e ramaes de Angra e Lavras

REGOS	ESCRIPTORIO DO TRAFEGO	INSPECTORIAS DE DISTRICTOS	INSPECTORIA DO MOVIMENTO	INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO	ESTAÇÕES: Especiaes	ESTAÇÕES: 1ª CLASSE À 5ª E PARADAS	TOTAL	VENCIMENTOS	DIARIAS	DIARIAS: Maximas	DIARIAS: Minimas
Sub-director do trafego	1						1	1:500$000			
Inspectores		1	1	1			0	1:000$000			
Sub-inspectores		4	1	3			8	500$000			
Official	1						1	475$000			
Chefes de secção	2		1	1			4	425$000			
Desenhista			1				1	400$000			
Primeiros escripturarios	4			1			5	400$000			
Segundos »	4	3	1	1			9	350$000			
Terceiros »	4	3	1	1			9	300$000			
Quartos »	7	3	4	2			16	225$000			
Archivista	1						1	225$000			
Armazenista				1			1	225$000			
Auxiliares de escripta	6	4	5	4			19		6$000		
Continuos	2			1			3	150$000			
Serventes	5	4	1	1	19	1	31			5$000	3$000
Conductores de — 1ª classe			40				40	400$000			
Conductores de — 2ª »			48				48	350$000			
Conductores de — 3ª »			109				109	250$000			
Conductores de — 4ª »			62				62	150$000			
Conductores de — Praticantes			50				50		5$000		
Bagageiros de — 1ª classe			35				3		6$500		
Bagageiros de — 2ª »			20				20		6$000		
Bagageiros de — 3ª »			22				22		5$000		
Guarda-freios de — 1ª classe			30				30		4$800		
Guarda-freios de — 2ª »			62				62		4$300		
Guarda-freios de — 3ª »			210				210		3$800		
Limpeza de carros — Feitores			4				4		5$000		
Limpeza de carros — Criados de nocturnos			12				12		4$500		
Limpeza de carros — Trabalhadores			80				80		4$00		3$000
Telegraphistas de — 1ª classe				16			16	350$000			
Telegraphistas de — 2ª »				30			30	300$000			
Telegraphistas de — 3ª »				165			165	220$000			
Telegraphistas de — 4ª »				49			49	150$000			
Conservação das linhas e apparelhos — Feitores				8			8			7$100	5$400
Conservação das linhas e apparelhos — Guarda-fios				74			74		4$000		
Officina telegraphica — Mestre				1			1	450$000			
Officina telegraphica — Contra-mestre				1			1		8$800		
Officina telegraphica — Officiaes				6			6			8$000	5$000
Officina telegraphica — Carpinteiros				1			1		8$000		
Officina telegraphica — Aprendizes				7			7			3$000	$500
Luz electrica — Encarregados				2			2			10$000	7$000
Luz electrica — Machinista				3			3		7$000		
Luz electrica — Ajudantes				9			9		6$000		
Luz electrica — Foguistas				7			7		5$000		
Luz electrica — Carvoeiros				3			3		4$000		
Gaz Pintsch — Mestre				1			1		9$000		
Gaz Pintsch — Forneiro				3			3		6$000		
Gaz Pintsch — Ajudantes de forno				3			3		4$000		
Gaz Pintsch — Foguistas				3			3		5$000		
Gaz Pintsch — Gazistas				8			8			4$500	3$000
Gaz corrente — Gazistas				6			6			7$000	6$000
Block System — Cabineiros				6			6			4$500	3$500
Agentes — Especiaes					3		3	475$000			
Agentes — 1ª classe						12	12	400$000			
Agentes — 2ª »						17	17	350$000			
Agentes — 3ª »						23	23	300$000			
Agentes — 4ª »						32	32	250$000			
Agentes — 5ª »						58	58	200$000			
Ajudantes de estações — Especiaes					7		7	375$000			
Ajudantes de estações — 1ª classe						12	12	200 000			
A transportar	37	25	830	486	29	155	1.562				

EMPREGOS	ESCRIPTORIO DO TRAFEGO	INSPECTORIAS DE DISTRICTOS	INSPECTORIA DO MOVIMENTO	INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO	ESTAÇÕES		TOTAL	VENCIMENTOS	DIARIAS	DIARIAS	
					Especiaes	1ª CLASSE A 5ª E PARADAS				Maximas	Minimas
Transporte...	37	25	830	486	29	155	1.62				
Fieis — recebedores	....	....	....	....	5	....	5	300$000			
Fieis — de armazem	....	....	....	....	6	....	6	300$000			
Fieis — do interior	....	....	....	....	....	24	24	250$000			
Ajudantes de fiel	....	....	....	....	5	....	5	250$000			
Bilheteiros	....	....	....	....	13	....	13	300$000			
Conferentes de — 1ª classe	....	....	....	....	17	....	17	250$000			
Conferentes de — 2ª »	....	....	....	....	67	108	175	200$000			
Conferentes de — 3ª »	....	....	....	....	30	89	119	150$000			
Conferentes de — Praticantes	....	....	....	....	30	....	30	.....	5$000		
Guardas — geraes	....	....	....	....	5	....	5	.....	.....	7$000	5$000
Guardas — de armazem	....	....	....	....	94	58	152	.....	.....	5$000	3$000
Guardas — rondantes	....	....	....	....	43	56	99	.....	.....	5$000	3$000
Guardas — portão	....	....	....	....	31	....	31	.....	.....	3$500	3$000
Guardas — chaves	....	....	....	....	36	607	643	.....	.....	6$800	3$000
Guardas — salão	....	....	....	....	27	....	27	.....	.....	5$000	4$000
Guardas — cancellas	....	....	....	....	12	23	35	.....	.....	4$000	3$000
Guardas — apartadores	....	....	....	....	6	....	6	.....	5$000		
Guardas — girador	....	....	....	....	4	....	4	.....	4$000		
Guardas — revista	....	....	....	....	....	6	6	.....	3$000		
Guardas — latrina	....	....	....	....	1	....	1	.....	.....	3$000	2$500
Jornaleiros diversos — Compositores	....	....	....	....	15	18	33	.....	.....	6$000	4$000
Jornaleiros diversos — Ajudantes de manobreiros	....	....	....	....	36	22	58	.....	.....	4$500	3$500
Jornaleiros diversos — » » compositores	....	....	....	....	1	8	9	.....	.....	4$500	4$000
Jornaleiros diversos — Manobreiros	....	....	....	....	10	19	29	.....	.....	7$800	3$500
Jornaleiros diversos — Machinistas	....	....	....	....	1	....	1	.....	10$000		
Jornaleiros diversos — Foguistas	....	....	....	....	5	1	6	.....	.....	6$000	5$000
Jornaleiros diversos — Encarregadas da *toilette*	....	....	....	....	3	....	3	.....	2$000		
Jornaleiros diversos — Vigia da ponte	....	....	....	....	1	....	1	.....	3$500		
Jornaleiros diversos — Lampistas	....	....	....	....	2	....	2	.....	4$000		
Jornaleiros diversos — Bombeiros	....	....	....	....	....	3	3	.....	4$000		
Jornaleiros diversos — Feitores	....	....	....	....	6	6	12	.....	.....	7$500	4$000
Jornaleiros diversos — Trabalhadores	....	....	....	....	259	392	651	.....	.....	4$500	2$000
Jornaleiros diversos — Encarregados de cabine	....	....	....	....	4	....	4	.....	7$000		
Jornaleiros diversos — Ajudantes	....	....	....	....	12	....	12	.....	5$000		
Jornaleiros diversos — Cabineiros de Saxby	....	....	....	....	....	9	9	.....	.....	7$000	5$000
Jornaleiros diversos — Encarregado da bomba	....	....	....	....	....	1	1	.....	6$000		
Jornaleiros diversos — Carvoeiros	....	....	....	....	....	5	5	.....	4$000		
Somma	37	25	830	486	816	1.610	3.804				

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 21 de dezembro de 1905. — *Martinho Duarte Pereira da Silva*, official.

B 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Quadro dos accidentes occorridos em 1905, que produziram avarias no material rodante, ferimentos e mortes

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
Colhido por trem ou machina por se achar imprudentemente na linha ou tentar atravessal-a.....	8, 11, 16, 21 e 31 de janeiro; 4, 6, 10, 21 e 22 de fevereiro; 1, 2, 4, 6, 7.10.12, 13, 16, 17, 18, 20, 21, 25 e 29 de março; 1, 3, 5, 8, 13, 19, 20, 21, 22 e 28 de abril; 3, 6, 7, 8, 11, 20 e 23 de maio; 10, 13, 18, 20, 23, 24 e 25 do junho; 2, 5, 7.9, 18 e 27 de julho; 8, 9, 12, 16, 17 e 23 de agosto; 3, 11, 13, 23, 24 e 30 do setembro; 4, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 17, 22, 25, 29 e 30 de outubro; 1, 5, 6, 7 e 22 de novembro; 3, 4, 7, 8, 13, 19, 23, 28 e 31 de dezembro.....	.....	.....	.....	.....	18	9	53	32
Cahindo do trem ou machina em movimento.....	2, 11, 16, 17, 23 e 24 de janeiro; 15 de fevereiro; 1, 5, 20, 21 e 31 de março; 7 e 30 de abril; 1, 3, 11, 17, 21, 25, 26 e 31 de maio; 1, 9 e 27 de junho; 7, 8, 17, 27 e 31 do julho; 4, 11, 18, 20, 25 e 27 de agosto; 2, 4, 6, 20 e 29 de setembro; 11, 12, 18, 21, 17 e 29 do outubro; 2, 9, 12, 18 e 20 de novembro; 2, 11, 17 e 31 de dezembro.	.....	.....	15	2	26	6	1	
Saltando de trem em movimento.....	22 do fevereiro; 4 e 11 de março; 30 de abril; 5 do maio; 23 de julho; 8 de agosto; 23 de setembro...	.....	.....	1	.....	7			
Tentando desembarcar com o trem em movimento.....	22 de abril; 12 de agosto; 7 e 23 do dezembro.....	.....	.....	3	.....	1			
Tentando embarcar com o trem em movimento.....	7 e 21 de janeiro; 18 de fevereiro; 6 e 7 de março; 6, 13, 16 e 23 de abril; 5 e 15 de maio; 17 e 26 de junho; 5 de julho; 2, 3, e 23 de agosto; 11, 12 e 17 setembro; 7, 8, 19, 22, 23, 27 e 29 do outubro; 3 de novembro; 3, 5 e 11 de dezembro.....	.....	.....	16	6	8	1	1	
Atirando-se sob um trem na passagem.....	12, 18 e 19 de março	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
Ferido por uma pedra, 1; em manobras do C 28, 1; em manobras, 2; comprimido entre carros, 1; tentando salvar um passageiro, 1 apertando um									
A transportar.....	.....	.....	.....	35	8	70	16	55	35

EMPREGOS	ESCRIPTORIO DO TRAFEGO	INSPECTORIAS DE DISTRICTOS	INSPECTORIA DO MOVIMENTO	INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO	ESTAÇÕES		TOTAL	VENCIMENTOS	DIARIAS	DIARIAS	
					Especiaes	1ª CLASSE Á 3ª E PARADAS				Maximas	Minimas
Transporte...	37	25	830	486	29	155	1.62				
Fieis ... recebedores	....	....	....	....	5	....	5	300$000			
Fieis ... de armazem	....	....	....	....	6	....	6	300$000			
Fieis ... do interior	....	....	....	....	....	21	21	250$000			
Ajudantes de fiel	....	....	....	....	5	....	5	250$000			
Bilheteiros	....	....	....	....	13	....	13	300$000			
Conferentes de... 1ª classe	....	....	....	....	17	....	17	250$000			
Conferentes de... 2ª »	....	....	....	....	67	108	175	200$000			
Conferentes de... 3ª »	....	....	....	....	30	89	119	150$000			
Conferentes de... Praticantes	....	....	....	....	30	....	30	....	5$000		
Guardas... geraes	....	....	....	....	5	....	5	....	....	7$000	5$000
Guardas... de armazem	....	....	....	....	94	58	152	....	....	5$000	3$000
Guardas... rondantes	....	....	....	....	43	56	99	....	....	5$000	3$000
Guardas... portão	....	....	....	....	31	....	31	....	....	3$500	3$000
Guardas... chaves	....	....	....	....	2[illegible]	6[illegible]7	613	....	....	6$800	3$000
Guardas... salão	....	....	....	....	27	....	27	....	....	5$000	4$000
Guardas... cancellas	....	....	....	....	12	23	35	....	....	4$000	3$000
Guardas... apartadores	....	....	....	....	1	....	6	....	5$000		
Guardas... girador	....	....	....	....	4	....	4	....	4$000		
Guardas... revista	....	....	....	....	....	6	6	....	3$000		
Guardas... latrina	....	....	....	....	1	....	1	....	....	3$000	2$500
Jornaleiros diversos... Compositores	....	....	....	....	15	18	33	....	....	6$000	4$000
Jornaleiros diversos... Ajudantes de manobreiros	....	....	....	....	36	22	58	....	....	4$500	3$500
Jornaleiros diversos... » » compositores	....	....	....	....	1	8	9	....	....	4$500	4$000
Jornaleiros diversos... Manobreiros	....	....	....	....	10	19	29	....	....	7$800	3$500
Jornaleiros diversos... Machinistas	....	....	....	....	1	....	1	....	10$000		
Jornaleiros diversos... Foguistas	....	....	....	....	5	1	6	....	....	6$000	5$000
Jornaleiros diversos... Encarregadas da *toilette*	....	....	....	....	3	....	3	....	2$000		
Jornaleiros diversos... Vigia da ponte	....	....	....	....	1	....	1	....	3$500		
Jornaleiros diversos... Lampistas	....	....	....	....	2	....	2	....	4$000		
Jornaleiros diversos... Bombeiros	....	....	....	....	....	3	3	....	4$000		
Jornaleiros diversos... Feitores	....	....	....	....	6	6	12	....	....	7$500	4$000
Jornaleiros diversos... Trabalhadores	....	....	....	....	259	392	651	....	....	4$500	2$000
Jornaleiros diversos... Encarregados de carvão	....	....	....	....	4	....	4	....	7$000		
Jornaleiros diversos... Ajudantes	....	....	....	....	12	....	12	....	5$000		
Jornaleiros diversos... Cabineiros de Saxby	....	....	....	....	....	9	9	....	....	7$000	5$000
Jornaleiros diversos... Encarregado da bomba	....	....	....	....	....	1	1	....	6$000		
Jornaleiros diversos... Carvoeiros	....	....	....	....	....	5	5	....	4$000		
Somma	37	25	830	486	816	1.610	3.804				

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 31 de dezembro de 1905. — *Mariano Duarte Pereira da Silva*, official.

B 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Quadro dos accidentes occorridos em 1905, que produziram avarias no material rodante, ferimentos e mortes

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
Colhido por trem ou machina por se achar imprudentemente na linha ou tentar atravessal-a.....	8, 11, 16, 21 e 31 de janeiro; 4, 6, 10, 21 e 22 de fevereiro; 1, 2, 4, 6, 7.10.12. 13, 16, 17, 18, 20, 21, 25 e 29 do março; 1, 3, 5. 8, 13. 19. 20. 21. 22 e 28 de abril; 3, 6, 7. 8. 11. 20 e 23 de maio; 10, 13, 18, 20. 23. 24 e 25 do junho; 2. 5,7.9, 18 o 27 de julho; 8. 9, 12, 16. 17 e 23 de agosto; 3, 11. 13, 23, 27 e 30 do setembro; 4. 6. 7. 8. 9. 10. 13. 17. 22, 25. 29 e 30 de outubro; 1, 5. 6. 7 e 22 de novembro; 3. 4. 7. 8, 17. 19. 23. 28 e 31 de dezembro.....	.....	.....	.....	.....	18	9	53	32
Cahindo do trem ou machina em movimento.....	2. 11. 16, 17, 23 e 24 de janeiro; 15 de fevereiro; 1, 5. 20, 21 e 31 de março; 7 o 30 de abril; 1, 3, 11, 17. 21, 25, 26 o 31 de maio; 1, 9 e 27 de junho; 7, 8, 17, 27 e 31 de julho; 4, 11,18,20,25 e 27 de agosto; 2, 4, 6, 20 o 29 de setembro; 11. 12, 18, 21, 17 o 28 do outubro; 2,9, 12, 18 o 20 de novembro; 2. 11, 17 e 31 de dezembro.	.....	.....	15	2	26	6	1	
Saltando de trem em movimento.....	22 do fevereiro; 4 e 11 de março; 30 de abril; 5 de maio; 23 de julho; 8 de agosto; 23 de setembro...	.....	.....	1	.....	7			
Tentando desembarcar com o trem em movimento.....	22 de abril; 12 de agosto; 7 e 23 de dezembro.....	.....	.....	3	.....	1			
Tentando embarcar com o trem em movimento.....	7 e 21 de janeiro; 18 de fevereiro; 6 o 7 de março; 6, 13, 16 e 23 de abril; 5 e 15 de maio; 17 e 26 de junho; 5 de julho; 2,3. e 23 do agosto; 11. 12 e 17 setembro; 7. 8. 19, 22.23. 27 e 29 de outubro; 3 de novembro; 3, 5 e 11 de dezembro.....	.....	.....	16	6	8	1	1	
Atirando-se sob um trem na passagem.....	12. 18 e 19 de março	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
Ferido por uma pedra, 1; em manobras do C 28. 1; em manobras. 2; comprimido entre carros, 1; tentando salvar um passageiro, 1 apertando um									
A transportar.....	.....	.....	.....	35	8	70	16	55	35

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
	Transporte.....	.....	.....	35	8	70	16	55	35
freio do C 6[illegible], 1 ; batendo com a cabeça om ponto, 1; em manobras do C 2, 1; em manobra com a reserva da Central, 1 ; em manobra do CP 1, 1 ; quéda de uma barroira sobre o lastro, 5; manobras com a reserva n. 15 da Central, 1; batendo com a cabeça em signal fixo, 1 ; apertando o freio do carro F 34 V do M 6, 1 ; em manobras do C 65, 1 ; em manobras do C 17, 1; comprimidos entre carros, 2; fasendo carregamento, 1 ; colhido por fio electrico, 1; em manobras do CP 10, 1; fazendo carregamento, 1; em manobra do CP 4, 1; em manobra do C 15, 1 ; batendo na ponte de S. Pedro, 1 ; em manobras do C 76, 1; cahindo dentro de uma chata, 1 ; cahindo de um poste telegraphico, 1; em manobras, 1; em manobra do C 51, 1; em manobras em Mendes, 1; batendo com a cabeça om apparelho Block System, 1; em serviço do lastro, 1 ; em manobra do IM 4, 1 ; ferido por uma pedrada, 1; no descarrilamento do SP 2 no kilometro 394, 19; batendo com a cabeça em coberta de plataforma, 1 ; em manobra do C 67, 1 ; em manobra do CP 25, 1 ; em serviço do C 60, 1; em manobras do CP 7, 1; em manobra do SR 5, 1; em manobras em S. Diogo, 1 ; em manobra na Barra, 1 ; em manobra em Santa Cruz, 1; attingido por fio electrico em manobras em Sapopemba, 1; queimadura nas mãos, 1; atirando-se do SS 10, 1; batendo com a cabeça em poste telegraphico, 1 ; em manobra do IM 2, 1; em manobras, 2 ; em serviço do SC 99, 1 ; no choque da machina 101 com um tramway, na Maritima, 1; batendo com a cabeça em plataforma, 1 ; attingido por pedrada, 1.....	3, 17, 19 e 30 do janeiro ; 5, 6, 8, 10, 12 e 20 de fevereiro; 1, 10 e 13 de março; 13, 14, 18 e 22 de abril ; 4, 5, 13 e 17 de maio ; 3, 4, 5, 14, 17 e 29 de junho ; 12, 20, 21, 24 e 28 de julho; 13 e 21 de agosto ; 3, 9, 20, 22, 25 e 29 de setembro ; 22, 29 e 31 de outubro ; 3 de novembro ; e 1 e 29 de dezembro	.....	.....	16	.....	60	2	.....	1
A transportar.....	.....	.....	.....	51	8	130	18	55	36

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
	Transporte....	....	.....	51	8	130	18	55	36
CHOQUES									
Da machina 200 com o carro 1084 Q, de um especial de tropa com um troly; da machina 184 do CR 5 com um carro de lastro; do C 25 com uma barreira no kilometro 76; do CV 2 com o SP 1, em Cascadura; da machina 7 da linha auxiliar com um troly; do SP 5 com uma carroça; da machina 26 com um troly; do SS 3 com dous carros no desvio; da machina 216 com um troly; da reserva de Entre Rios com carros; da machina 200 com carros do SU 96; da reserva da Maritima com uma carroça; da machina 37 com a 39 do M 1 e C 18; da machina 43 com algumas rodas em S. Diogo; da machina 185 com a 214; da machina 70 com um carro na Maritima; do CS 9 com a propria machina; dos carros 210 e 43 T, em Eugenio de Mello; da machina 216 com o carro 993 Q, na Maritima; da machina 85 com carros em Lafayette; da machina 221 com a 17 na Central; da machina 15 com o carro 14 DM na Central; machina 101 com um bond na Maritima; do carro 754 Q com um troly em S. Diogo; do carro 527 V com uma machina da Leopoldina em Entre Rios; da machina 144 do SS 2 com o trem de operarios; do M 1 com o lastro no kilometro 85....	10, 11 e 14 de fevereiro; 2 de março; 20 e 25 de abril; 1, 6, 25 e 26 de junho; 2, 9 e 22, 23 e 25 de julho; 13 de agosto; 2, 7, 13 e 15 de setembro; 9 e 10 de outubro; 21 e 23 do novembro, e 3 de dezembro	13	41						
DESCARRILAMENTOS									
Da machina 234; machina 165; machina 155 do C 52; carro 106 T; carro T do IM 3; machina 5; machina 15 do IM 1; carro III 7; carro 9 T do IM 4; machina 3 do IM 2; machina do IM 1 no kilometro 75; carro 4 V do IM 1; machina do LM 2; machina n. 3; machina do LM 2; carro 3 V do LM 1; carro 100 T; carro 13, serie OO;									
A transportar....	.. ..	13	41	51	8	130	18	55	36

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
Transporte.....	.....	13	41	51	8	130	18	55	36
carro 2 H da linha auxiliar; carro co lector do CP 5, no kilometro 760; carro 1 Q do SP 4 no kilometro 349; carro 7 H em Curvello; machina 201; carro III do IM 1; carro 1 HJ do IM I; carro 9 T do lastro, ramal de Lavras; machina 15, reserva da Central; carro 19-0 T; machina 155 do C 62; machina 229 do C 6; machina do M 6; machina do lastro da linha auxiliar; carros em manobras em Entre Rios; machina 27 do IM 3; carro 13-00 do C 2 carro 66 T do lastro; carro 22 H do CP 26; carro 17 B do SP 1. carro 9 V do IM 2; machina do lastro; carros 2 BD, 7 V, III do LM 2; machina 2 do LM 2; carro 2 H do AM 2; carro 99 V do CP 28; carro 7 V do CP 25; carro 1 F do SP 4 carro 35 do lastro; carro 978 Q do SU 77; carro 17 B do M 9; carro 1600 T; machina 113; carro 33 Q do C 53; carro 1 1 V do M 11; carro 18 H do MP 6; carro 4 V do IM 2; machina 3, linha auxiliar; carro 5 V do IM 3; machina 13, da linha auxiliar; carro 4 BD do IM 3; carro T do IM 2; carro 5 V do AM 2; carro 6 V do AM I; carro 393 V; carro 5 V; machina 2.8 do C 18; machina 70 do CV 1; carro 120 O T. carro 553 do MR 2; machina de reserva da Barra. carro T 11 da linha auxiliar; carro 5 V da linha auxiliar; machina 20; carros 4, H 13. 19 e 00 do C 71; carro 7 V do IM 2; carro 8 V do MP 6; machina do IM 2; carro 15 V; machina do IM 1; carros 210 T e 1128 Q do C 55; carro 520 V do C 21; machina 62 do lastro; machina 251; carro 1119 Q; carros 70 e 578 V do CP 6; carro 1146 do M 4; carro 173 T do C 7; machina 20 do SP 2 no kilometro 391; carro 114 V do CP 28; carros 17 o 62 Q em São Diogo; carro 62 V do MP 6; machina de reserva da Barra; machina do C 31 em Sant'Anna; carro 3 L do SR 5; machina 212 do SU 91; machina do IM 1; machina do IM 2; carro 3 BD e 3 T do IM 1; carros 14 e 15 T. 21 e 63 V e 1 H do MP 5; machina do LM 1; machina do MS 1; carro 1 FF do SP 5; machina 70									
A transportar.....	.....	13	41	51	8	130	18	55	36

NATUREZA DOS ACCIDENTES	DATA DOS ACCIDENTES	MATERIAL RODANTE AVARIADO		VIAJANTES		EMPREGADOS DA ESTRADA		ESTRANHOS	
		LOCOMOTIVAS	VEHICULOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS
Transporto.....	.....	13	11	51	8	130	18	55	36
do CS 8; carro 172 Q do C 55; carro 13 B em Eugenio de Mello; carro 10? H em Santa Cruz; cinco carros do C 24; carros 1 BD e 1? V do LM 1; machina do M 14 em Curvollo; carro 6 V do LM 2; 1 carro do C 24; carros 24 e 59 T do M 6; carro 8 D em Eugenio de Mello; carro 394V; machina 7 do S 3; machina 47 do C 76; carro 2 H do IM 2; carro 6 H do MP 5; carro 34 R na cancella 8; carro 6 H do M P 5; carro 518 V do C 63; carro OO 10 em Lafayette; carro OO 15 em Sabará; machina 17 do SU 1; carro 113 D do SU 2; troly no kilometro 32?; machina do S 2; carro 6 L do C 63; carros 274, 24 e 32 T do lastro em Eugenio de Mello; carro 2 V da linha auxiliar; carros 381 Q e 190 OT em Cachoeira; carros 52 T, 94 V e um guindaste do C46; carros 987 Q, 175 T, 256 H e 1119 Q do M 2; machina 21 do LM 1 em Quatis e kilometro 30; machina 5 que conduzia carros para S. José; machina do IM 3; machina 101 na Maritima; machioa 21 do LM 1; carro 4 A de um especial; machina 21 do AM 2; machioa 262 do S1; carro 682 Q em Jacarehy; machina e um carro do C 1; carro OO 10 em Lafayette; LM 2 no kilometro 38; carro 346 Q em Cachoeira; especial do pagador na linha auxiliar; machina 4 do IM 4; machina 8 em Hermillo Alves.....	2, 8, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 24, 25, 28, 29 e 30 de janeiro; 1, 3, 11, 13, 14, 16, 18, 19, 22, 23 e 26 de fevereiro; 5, 9, 11, 16, 19, 21, 22, 23, 27, 29 e 30 de março; 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 22, 24, 25 e 29 de abril; 3, 5, 13, 15, 18, 27, 28 e 31 de maio; 2, 4, 5, 8, 12, 13, 19, 25 e 30 de junho; 8, 9, 10, 12, 17, 18, 19, 20, 22, 26 e 28 de julho; 1, 9, 13, 15, 17, 23 e 27 de agosto; 2, 3, 5, 12, 19, 21, 24, 25, 28 e 29 de setembro; 13, 14, 19 e 21 de outubro; 1, 2, 4, 8, 16, 20, 21, 29 e 30 de novembro; 2, 3, 5, 9, 10, 18, 21, 22 e 28 de dezembro.....	7	47						
Somma total.....	.....	20	88	51	8	130	18	55	36

Escriptorio Central da 2ª Divisão, 30 de junho de 1906.— *Martiniano Duarte Pereira da Silva*, official.

B 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 2ª DIVISÃO — TRAFEGO

Despeza geral do custeio em 1905

DISCRIMINAÇÃO	BITOLA LARGA		BITOLA ESTREITA — LAFAYETTE		BITOLA ESTREITA — NORTE		BITOLA ESTREITA — LINHA AUXILIAR		BITOLA ESTREITA — ANGRA E LAVRAS		TOTAES		TOTAL GERAL
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	
Escriptorios.....	167:837$061	18:524$664	74:569$827	1:310$982	54:259$985	1:372$028	25:475$000	863$934	—	—	322:141$873	22:071$608	344:213$481
Movimento.....	1.486:226$092	46:107$853	134:721$349	5:773$230	145:464$597	4:200$996	18:280$300	—	—	—	1.784:692$338	56:082$079	1.840:774$417
Estações.....	3.787:254$306	797:921$658	337:010$761	64:918$031	261:841$085	61:767$383	53:458$812	8:176$731	10:846$632	2:137$090	4.450:411$596	937:921$843	5.388:333$439
Telegrapho.....	638:249$407	28:433$964	74:677$341	2:861$431	53:715$084	1:850$847	—	—	—	—	766:641$832	33:146$242	770:788$074
Inspectoria do telegrapho e illuminação.....	169:007$774	506:140$879	40:190$678	11:929$876	23:116$640	7:996$547	4:663$750	775$162	—	—	236:978$842	526:842$464	763:821$306
Eventuaes.....	63:484$506	2.437$615	—	10$000	—	2:113$332	—	—	—	—	63:484$506	4:560$947	68:045$453
Somma.....	6.312:059$143	1.399:566$633	661:169$956	86:804$450	538:397$391	82:301$133	101:877$862	9:815$877	10:846$632	2:137$090	7.624:350$987	1.580:625$183	9.204:976$170

Escriptorio Central, 30 de junho de 1906. — *Martiniano Duarte Pereira da Silva*, official.

C 1. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Linha em trafego — extensão: 1.615,994,0 k

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905

EMPREGOS	REPARTIÇÕES				VENCIMENTO MENSAL	DIARIA (média)	JORNAL	
	ESCRIPTORIO	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	TOTAL			MAXIMO	MINIMO
Sub-director	1	.....	.....	1	1:250$000			
Official	1	.....	.....	1	475$000			
Contador	.....	1	.....	1	750$000			
Ajudante	.....	1	.....	1	425$000			
Guarda-livros	.....	.....	1	1	750$000			
Ajudantes	.....	.....	2	2	425$000			
1os escripturarios	.....	10	2	12	400$000			
2os »	.....	14	2	16	350$000			
3os »	1	16	2	19	300$000			
4os »	1	25	2	28	225$000			
Archivista	.....	1	.....	1	225$000			
Impressor de bilhetes	.....	1	.....	1	300$000			
Ajudantes	.....	3	.....	3	200$000			
Continuos	1	1	1	3	150$000			
Auxiliares de escripta	.....	47	10	57	.....	7$000	9$000	5$000
Carimbadores	.....	10	.....	10	.....	4$500	4$500	4$500
Serventes	.....	8	.....	8	.....	4$500	5$000	4$000
				165				

Escriptorio da 3ª Divisão, 8 de outubro de 1906.— *J. M. Lemos do Lago*, official.

C 2.—EJNTABILIDADE

ACSSIVO

Estado do Rio de Janeiro		24.856:287$269
» de S. Paulo		29.517:182$887
» de Goyaz		46.874:307$626
» do Paraná		180:000$000
» de Sergipe		604:207$582,5
		80:639$000
Intendencia Municipal da Capital Federal		582:194$865
Intendencias diversas		30:564$772
		19.200$000
		55:910$621
		3:002$933
Companhias — Estrada de Ferro Leo		508$000
» » » Uni		484$000
» » » Ban		100$000
		8:809$196
		19:756$782
Estradas de Ferro — Capital de Minas		337:026$637,2
Porto Alegre a Urugu		764:048$313
Sul de Pernambuco		110.245:218$041,4
S. Francisco		
Deposito — Central		
da Locomoção		
da Via-Permanente		
1º Deposito — S. Diogo		
2º » — Barra		
3º » — E. Rios		
4º » — Palmyra		
5º » — Lafayette		
6º » — Norte		
Deposito Portella		
Casa de machinas em S. Julião		
Machinas diversas e utensilios		
Mobilia		
Material rodante		
Officinas do Engenho de Dentro		
Instrumentos e livros de Engenharia		
Illuminação a gaz Pintsch		
Proprios diversos		
Divida interna		
Caixa		
Renda a cobrar		
» a arrecadar		
Rotunda em Sete Lagoas		
Multas a empregados		
Augusto Cesar de Frettas (ex-fiel)		
Usina de creosotagem		
Joaquim da Silva Guimarães (ex-thesoureiro)		
Augusto Fortunato Saldanha da Gama (ex-pagador)		
José Ignacio Pinto de Bulhões (ex-fiel)		
Theophilo Idelmano de Figueiredo (idem)		
José Alves da Fonseca Junior (idem)		
Francisco Xavier da Silva Malafaia (Idem)		
Devedores diversos		
Illuminação electrica		
Custo da Estrada:		
1ª Secção		
Ramal de Bello Horisonte (obras novas)		
Ramal de Lavras e Angra (obras novas)		
Linha auxiliar		
Custo da E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro		
Estações — Central		
S. Diogo		
Maritima		
Interior		
Custo do Ramal de Bello Horisonte		
Construcção do prolongamento		
		214.179:498$525,1

S. E. ou O. — 2ª Secção da Contabilidade, 30 de jun

§ 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3 DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balanço do exercicio de 1905

ATIVO	PASSIVO

C 3. — ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da conta de lucros e perdas no exercicio de 1905

RECEITA		DESPEZA	
Rendimento da Estrada	28.369:472$245	Custeio da Estrada	27.823:789$591
Renda eventual	95:517$112	Importancia do custo do material rodante, que teve baixa por inutil ao serviço	1.403:638$608
» de proprios da Estrada	60:905$846	Idem do custo de materiaes de consumo deteriorados, a que se deu baixa por inuteis	1:133$825
Porcentagem sobre transportes	5:369$900	Idem idem de material que, por fraccionamento no fornecimento para consumo, deu falta no peso	57$600
» » fornecimentos	7:694$592	Idem de multas por infracção de contractos restituida a diversos	10:000$000
» » o imposto do Estado de Minas	63:121$500		
Idem idem idem de S. Paulo	6:344$039		
Idem idem idem do Rio de Janeiro	35:626$580		
Multas por infração de contractos	7:850$000		
» » » do Regulamento	5$000		
Indemnisações diversas	5:117$338		
Deficit	581:645$472		
	29.238:669$624		29.238:069$624

S. E. ou O. — 2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1906. — *Augusto José Pereira Schafflôr*, guarda-livros.

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

ctiva, no exercicio de 1905

DESPEZA

ORDINARFECTIVA:			
TA DO CREDITO ORDINARIO			
Rendimento d			
Idem a debito			
Importancia d	oal da Administração Central	456:471$527	
	do Trafego	7.666:344$706	
Renda do *Dia*	da Contabilidade	534:040$949	
» de prop	da Locomoção	5.243:986$175	
Sello de nome	da Via Permanente	6.726:099$620	20.626:942$977
Imposto sobre			
L:			
EXTRAOI			
Montepio	no Thesouro	10.101:565$584	
	na Estrada	3:308$036	
RENDA C		10.104:873$620	
	que se annulla	105:741$988	9.999:131$632
Renda eventua			
Multas por in			
S DIVERSAS:			
DEPOSIT	s no Thesouro	434:709$460	
	na Estrada	58:319$228	493:028$688
The Leopoldin			
Companhia Es	EVENTUAES:		
» Via			
» Est	no Thesouro	350:946$055	
A. P. Guedes	na Estrada	252:841$137	603:787$492	31.722:890$789
Monteiro Sant			
Imposto do Es			
» »	A DO CREDITO CONCEDIDO PELO DECRETO N. 5437, DE 24 DE JANEIRO		
» »	DE 1905 (PROLONGAMENTO DA LINHA DO CENTRO)		
Banco dos Fu			
Consignações	na Estrada	355:834$300	
Associação de	no Thesouro	248:725$595	604:559$895
Caixa Telegra			
» Auxilia			
Cauções para	A DO CREDITO CONCEDIDO PELO DECRETO N. 5807, DE 22 DE DEZEMBRO		
» »	de 1905 (PROLONGAMENTO DA LINHA DO CENTRO)		
Reposições...			
Producto liqu	na Estrada	54:442$718	
Importancia d	no Thesouro	13:358$818	67:801$536
por passa			
Indemnisações			
Vencimentos	A DO CREDITO CONCEDIDO PELO DECRETO N. 5440, DE 24 DE JANEIRO		
Importancia	1905 (ELEVAÇÃO DA LINHA ENTRE S. DIOGO E S. CHRISTOVÃO)		
	na Estrada	392:446$245	
	VIMENTO DE FUNDOS:		
	tancia entregue ao Thesouro por conta da renda geral da Estrada	.....	29.711:552$699
	idem, idem, do imposto sobre vencimentos, deduzida de folhas viadas ao Thesouro	.....	148$123
	de cauções de contractos	.....	801:435$193
	nisações diversas	.....	119$800
	tancia dos transportes por conta do Governo e gratis	.....	1.434:941$946
	do imposto sobre nomeações, deduzida de folhas, enviadas ao esouro	.....	257$840
	e gratificações abonadas aos agentes pela arrecadação do imsto do Estado do Rio	.....	3:899$813
	ntregue ao Thesouro, que, por engano do Ministerio da Viação, mandada pagar á Estrada, quando pertencia a The Leopola Railway	.....	65$605	31.952:421$019
	TE EXERCICIO QUE PASSAM PARA O EXERCICIO SEGUINTE:		
	ka	.....	420:619$188
	ponsaveis:		
	soureiro Joaquim da Silva Guimarães	5.006:027$680	
	tador Augusto Fortunato Saldanha da Gama	422:444$836	
	tador Francisco Xavier da Silva Malafaia	10:000$000	5.438:472$516	5.859:091$704
				72.903:125$874

S. E. ou O.-

C 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Synopse da receita e despeza effectiva, no exercicio de 1905

RECEITA			DESPEZA		
ORDINARIA			EFFECTIVA		
EXTRAORDINARIA					
RENDA COM APPLICAÇÃO ESPECIAL					
DEPOSITOS					
MOVIMENTO DE FUNDOS					
SALDOS DO EXERCICIO ANTERIOR			DEPOSITOS		
			MOVIMENTO DE FUNDOS		

C 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO -

Balanço da receita e despeza do trafego no ani

RECEITA

Renda do trafego — Janeiro	3.030:738$767		
Fevereiro	2.551:702$986		
Março	2.736:310$065		
Abril	2.425:415$767		
Maio	2.518:598$312		
Junho	2.480:844$651		
Julho	2.804:480$82[illegible]		
Agosto	3.291:080$957		
Setembro	3.183:080$462		
Outubro	3.207:178$035		
Novembro	2.814:002$983		
Dezembro	2.915:552$823	34.060:020$658	
Renda ficticia	.....	288:864$300	
Total	.....	34.357:884$958	
DEDUZINDO:			
Renda pertencente ao trafego mutuo	3.696:942$105		
» » á taxa de transportes	620:916$200		
» » ao imposto de S. Paulo	105:733$988		
» » » » do E. de Minas	827:963$037		
» » » Estado do Rio de Janeiro	447:993$083	5.699:548$413	
Renda propria da Estrada			28.658:336$545
Renda eventual e de proprios	156:422$958		
Porcentagens diversas	118:156$611		
Multas por infracção de contractos	7:850$000		
» » » do Regulamento	5$000	282:434$569	
Menos: — Multas restituidas	.....	10:000$000	272:434$569
Total	.....	.....	28.930:771$114

D

Custeio da Estrada — Janeiro	
Fevereiro	
Março	
Abril	
Maio	
Junho	
Julho	
Agosto	
Setembro	
Outubro	
Novembro	
Dezembro	
Saldo	

DESENVOLVIMENTO

Passagens	.....	9.815:399$358	
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	97:729$415		
» á taxa de transportes	620:916$200		
» ao imposto de S. Paulo	40:976$976	759:622$591	9.055:776$767
Fretes	.....	23.889:567$195	
DEDUZINDO:			
Pertencente ao trafego mutuo	3.590:817$010		
» ao imposto do Estado de S. Paulo	64:757$012		
» » » do Estado de Minas	827:963$037		
» » » » » do Rio de Janeiro	447:993$083	4.931:530$142	18.958:037$053
Total	.....	.....	28.930:771$114

Administração Central:			
Directoria e Secretaria			
Thesouraria			
Intendencia			
Trafego			
Contabilidade			
Locomoção			
Via Permanente e Edificios			

Rendimento da Estrada em 1905	28.930:771$114	Custeio da Estrada e
» » » » 1904	28.357:567$929	» » » »
Differença para mais em 1905	573:203$185	Differença para meno

S. E ou O. - 2ª Secção da Contabilidade, 30 de junho de 1906. — *Augusto José Pereira Schafflòr*, guarda-livros.

C 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3 DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balanço da receita e despeza do trafego no anno de 1905

RECEITA		DESPEZA	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

C 6.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Capital empregado até o anno de 1905

Linha em trafego		
m		
Bitola de 1,60 :		
1ª Secção	16.778:853$643	
2ª »	15.801:726$070	
3ª »	5.589:455$339	
4ª »	12.322:177$856	
5ª »	22.066:005$393	
Ramal de Santa Cruz	1.341:095$077	
» da Gambôa	354:240$272	
» de Paracamby	193:051$365	
» de S. Paulo	13.526:015$810	
» do Porto Novo do Cunha	5.484:895$526	
» do Paty do Alferes (estudos)	11:678$770	
Estações	15.701:859$531	
Officinas do Engenho de Dentro	4.769:693$787	
1º Deposito (S. Diogo)	1.291:585$831	
2º » (Barra)	920:041$795	
3º » (Entre Rios)	376:357$208	
4º » (Palmyra)	205:980$199	
5º » (Lafayette)	191:763$615	
6º » (Norte)	273:558$587	
Deposito de Portella	345$646	
Casa de machinas em S. Julião	3:278$424	
Material rodante	35 510:673$737	
Machinas diversas e utensilios	783:730$322	
Mobilia	271:624$003	
Proprios diversos	17:251$000	
Illuminação a gaz Pintsch	159:837$476	
» electrica	349:396$598	
Instrumentos e livros de Engenharia	5:041$017	
Usina de creosotagem	6:374$766	154.307:788$663
m		
Bitola de 1,00 :		
6ª Secção	18.239:474$151	
Ramal de S. Paulo. — (Jacarehy a Norte)	14.714:063$603	
» de Bello Horisonte	2.749:914$011	
» de Ouro Preto	4.460:014$306	
» de Lavras e Angra	783$700	
Linha Auxiliar	107:679$287	
Estações	1.321:616$803	
Rotunda de Sete Lagôas	9:354$885	41.602:910$746
Somma	.....	195.910:699$409

S. E. ou O. — 2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1906. — *Augusto José Pereira Schafflör*, guarda-livros.

C 7.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Comparação da despeza effectiva com os respectivos creditos no ultimo quinquennio

Exercicio de 1901

Credito votado pela Lei n. 746, de 29 de dezembro de 1900 — Papel.	24.856:172$470	
» » » » » 746 acima, em ouro convertido em papel ao cambio médio de 11 11/32	5.236:363$636	30.092:536$106
Despeza effectiva no Rio de Janeiro		27.994:243$024
Sobra		2.098:293$082

Exercicio de 1902

Credito ordinario votado pela Lei n. 834, de 30 de dezembro de 1901	31.308:868$270
Despeza effectiva	28.407:955$392
Sobra	2.900:912$878
Credito concedido pela mesma Lei, art. 18 n. XI, para o prolongamento da linha do centro, de Silva Xavier a Curvello	1.500:000$000
Despeza neste exercicio	313:163$742
Sobra	1.186:836$258

Exercicio de 1903

Credito ordinario votado pela Lei n. 957, de 30 de dezembro de 1902	31.176:485$740
Despeza effectiva	28.415:756$166
Sobra	2.760:729$574
Credito concedido pela mesma Lei n. 22, art. XVII, ouro, para o prolongamento da linha do centro (Decreto n. 4828, de 23 de abril de 1903)	1.800:000$000
Despeza effectiva	1.731:599$705
Sobra	68:400$295
Credito concedido pelo Decreto n. 4771, de 10 de janeiro de 1903, para o alargamento da bitola de Lafayette a Gagé	114:840$000
Despeza effectiva	113:523$390
Sobra	1:316$610
Credito concedido pelo Decreto n. 4989, de 6 de outubro de 1903, para as despezas da Linha Auxiliar	514:042$200
Despeza effectiva	392:915$027
Sobra	121:128$173

Exercicio de 1904

Credito votado pela Lei n. 1145, de 31 de dezembro de 1903	32.470:563$503
Despeza effectiva	31.405:912$265
Sobra	1.064:651$238
Credito concedido pelo Decreto n. 5199, de 19 de abril de 1904, para o prolongamento da linha do centro	1.200:000$000
Despeza effectiva	1.198:000$883
Sobra	1:999$117
Credito concedido pelo Decreto n. 5264, de 30 de julho de 1904, para o custeio dos ramaes de Lavras e Angra no 2º semestre de 1904	100:000$000
Despeza effectiva	99:928$030
Sobra	71$970

Exercicio de 1905

Credito votado pela Lei n. 1316, de 31 de dezembro de 1904	33.060:703$503
Despeza effectiva	31.722:890$789
Sobra	1.337:812$714
Creditos concedidos pelos Decretos ns. 5437 e 5817, de 24 de janeiro e 22 de dezembro de 1905, para o prolongamento da linha do centro	800:000$000
Despeza effectiva	672:361$431
Sobra	127:638$569
Creditos concedidos pelos Decretos ns. 5438, 5624 e 5817, de 24 de janeiro, 1 de agosto e 26 de dezembro de 1905, para o alargamento da bitola de Taubaté a S. Paulo	1.700:000$000
Despeza effectiva	1.697:265$099
Sobra	2:734$901
Creditos concedidos pelos Decretos ns. 5440 e 5584, de 24 de janeiro e 4 de julho de 1905, para a elevação da linha, de S. Diogo a S. Christovão	800:000$000
Despeza effectiva	737:020$770
Sobra	62:979$230

2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1906. — *Augusto José Pereira Schafflör*, guarda-livros.

C 8.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Comparação da receita e despeza no ultimo quinquennio com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego no mesmo periodo (1896-1905)

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O ANNO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1901			
Receita	32.113:803$955	1.257.714,5 k	25:533$471
Despeza effectiva	27.994:243$024		22:258$035
Saldo	4.119:560$931		
Relação da despeza para a receita	87,172 %		
1902			
Receita	30.944:900$982	1.257.714,5 k	24:164$518
Despeza effectiva	28.407:955$392		22:586$967
Saldo	2.536:945$590		
Relação da despeza para a receita	91,802 %		
1903			
Receita	31.261:654$368	1.263.070 k	24:750$531
Despeza effectiva	28.415:756$166		22:497$372
Saldo	2.845:898$202		
Relação da despeza para a receita	91,809 %		
Receita da Linha Auxiliar	125:698$005	167.476 k	750$543
Despeza idem idem	392:915$027		2:346$097
Deficit	267:217$022		
Relação da despeza para a receita	312,508 %		
1904			
Receita	28.714:623$840	1.580.389 k	18:169$339
Despeza effectiva	31.405:912$265		19:872$266
Deficit	2.691:288$425		
Relação da despeza para a receita	109,372 %		
1905			
Receita	28.912:313$930	1.627.291 k	17:767$112
Despeza effectiva	31.722:890$789		19:494$259
Deficit	2.810:576$859		
Relação da despeza para a receita	109,721 %		

2ª Secção de Contabilidade, 30 de junho de 1905. — *Augusto José Pereira Schafflör*, guarda-livros.

LASSE		TOTAES						Procedencia	
		1ª CLASSE		2ª CLASSE		TOTAL			
	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto		
	55$700	.....	.....	76	55$700	76	55$70	Algezur.....	Linha Auxiliar
	$600	.....	.....	1	$600	1	$600	Ahiva.	
	$600	.....	.....	1	$600	1	$600	Paes Leme.....	
	2:541$200	253,5	325$300	2.950	2:541$200	3.203,5	2:866$500	Sertão.....	
5	716$100	52	54$700	949,5	716$100	1.001,5	770$800	Bomfim.....	
	1:560$100	199,5	323$000	1.823	1:560$100	2.022,5	1:883$100	Vera-Cruz.....	
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	C. Niemeyer.....	
5	2:076$700	496	779$200	2.302,5	2:076$700	2.798,5	2:855$900	G. Portella.....	
5	3:374$100	1.240,5	1:381$800	3.952,5	3:374$100	5 193	4:755$900	Alferes.....	
	1:834$600	479,5	1:020$500	1.635	1:834$600	2.114,5	2:855$100	Avel ar.....	
5	1:169$600	180	348$500	1.235,5	1:169$600	1.415,5	1:518$100	A. Costa.....	
	1:440$100	342	316$700	1.730	1:440$100	2.072	1:756$800	Wernock.....	
5	19:094$800	3.958	4:863$300	26.370,5	19:095$100	30.328,5	23:958$100	Somma.	
	27:740$950	32.741,5	17:303$150	95.114	27:740$950	127.857,5	45:044$100	Realengo.....	
	18:928$900	29.458	16:761$500	58.020	18:928$900	87.478	35:693$100	Bangú.....	Ramal de Santa Cruz
	9:142$650	7.191	4:460$150	27.326	9:142$650	34.517	13:602$800	Santissimo.....	
	29:907$150	30.622,5	24:824$400	74.618	29:907$150	105.240,5	54:731$550	Campo Grande.....	
	7:581$400	2 365	1:926$300	22.758	7:581$400	25.123	9:507$700	Paciencia.....	
5	38:233$900	26.418	32:819$100	65.582,5	38:233$900	92.000,5	71:053$000	Santa Cruz.....	
	2:942$300	1.588,5	1:736$200	5.544	2:942$300	7.132,5	4:678$500	Matadouro.....	
5	134:477$250	130.386,5	9[illegible]:83[illegible]$800	348.962,5	134:477$250	479.349	234:311$050	Somma.	
5	13:640$700	2.700	6:952$[illegible]00	12.328,5	13:640$700	15.028,5	20:593$600	Paracamby.....	Ramal do Paracamby
5	2:174$380	51	66$830	3.362,5	2:174$380	3.413,5	2:241$210	Cannas.....	Ramal de S. Paulo
5	26:446$540	4.436	21:941$750	23.144,5	26:446$540	27.580,5	48:388$290	Lorena.....	
5	33:348$300	6.160	32:076$590	28.771,5	33:348$300	34.931,5	65:424$890	Guaratinguetá.....	
5	55:824$580	3.267	18:178$850	28.007,5	55:824$580	31.274,5	74:303$130	Apparecida.....	
	6:968$320	344	751$920	7.422	6:968$320	7 766	7:719$240	Roseira.....	
5	2:845$120	113	154$470	4.032,5	2:845$120	4.145,5	2:999$590	Moreira Cesar.....	
5	25:647$000	4.360	20:853$330	17.241,5	25:647$000	21.601,5	46:510$330	Pindamonhangaba.....	
5	381$190	38	28$010	730,5	381$190	768,5	409$200	Andrade Pinto.....	
5	57:284$710	7.856,5	52:231$010	33.922,5	57:284$710	41.779	109:515$720	Taubaté.....	
5	4:197$990	81	117$450	5.632,5	4:197$990	5.713,5	4:345$440	Quiririm.....	
	23:361$630	1.081	4:216$640	16.449	23:361$630	17.530	27:578$270	Caçapava.....	
5	4:634$700	238	779$140	4.922,5	4:634$700	5.160,5	5:413$840	Eugenio de Mello.....	
5	27:598$730	1.175	5:594$120	16.485,5	27:598$730	17.660,5	33:192$850	S. José dos Campos.....	
5	35:506$680	1.902,5	11:707$080	18.233,5	35:506$680	20.136	47:213$760	Jacarehy.....	
5	1:813$490	24,5	81$320	2.351,5	1:813$490	2.376	1:894$810	Bom Jesus.....	
	8:974$400	47,5	153$620	6 608,5	8:974$400	6.655,5	9:128$020	Guararema.....	
5	6:944$840	63	478$520	5.965,5	6:944$840	6.028,5	7:423$360	Sabaúna.....	
	23:087$920	1.054	4:770$090	14.759	23:087$920	15.813	27:858$010	Mogy das Cruzes.....	
5	1:727$820	27,5	57$790	2.168	1:727$820	2.196	1:785$610	Guayó.....	
	4:625$160	56	131$150	4.018	4:625$160	4.074	4:756$310	Poá.....	
	4:330$440	70	153$200	3.841	4:330$440	4.911	4:483$640	Lageado.....	
5	2:691$010	186	268$610	3.349,5	2:691$010	3.535,5	2:959$650	Itaquera.....	
5	3:705$380	105	399$970	6.064,5	3:705$380	6.169,5	4:105$350	Guayaúna.....	
	8:022$300	1.560	623$200	40.115	8:022$300	41.675	8:645$500	Penha.....	
	265:794$950	31.589,5	511:972$170	114.631	270:849$750	146.220,5	782:811$920	Norte.....	
	1:243$620	827	19:494$820	212	1:243$620	1.039	20:738$440	Agencia Geral (S. Paulo).....	
5	630:184$200	66.713	707:620$980	413.441,5	614:226$000	480.154,5	1.321:846$980	Somma.	
	9:794$100	1.276	4:508$000	8.499	9:794$100	9.775	14:302$100	V Alegre.....	Ramal de Cachoeira
5	9:376$100	1.355	5:855$300	7.687,5	9:376$100	9.042,5	15:231$400	Pinheiros.....	
5	1:567$300	237	202$400	2.788,5	1:567$300	3.025,5	1:769$700	Jorge Rademaker.....	
5	9:163$150	1.783	5:774$000	11.054,5	9:163$150	12.837,5	14:937$150	Volta Redonda.....	
5	31:138$100	4.914	23:887$900	22 216,5	31:138$100	27.130,5	55:026$000	Barra Mansa.....	
	3:673$100	299	1:188$900	2.014	3:673$100	2.313	4:862$000	Saudade.....	
5	2:463$900	277,5	886$000	2.359,5	2:463$900	2 637	3:351$900	Pombal.....	
5	11:017$700	709,5	3:367$800	6.783,5	11:017$700	7.493	14:385$500	Divisa.....	
	1:135$300	85,5	698$800	2.422	1:135$300	2.507,5	1:205$100	Oliveira Bulhões.....	
5	1:834$600	202	1:144$200	1.536,5	1:834$600	1.738,5	2:978$800	Suruby.....	
5	23:726$400	2.860	19:112$900	12.176,5	23:726$400	15.036,5	42:840$300	Rezende.....	
5	253$600	52,5	46$000	532,5	253$600	585	299$600	Marechal Jardim.....	
	4:608$000	655	1:769$300	5.170	4:608$000	5.825	6:377$300	Campo Bello.....	
	4:412$900	397	1:732$350	3.834	4:412$900	4.231	6:145$250	Itatiaya.....	
5	[illegible]	433,5	[illegible]	4.075,5	4:214$[illegible]00	4.508	5:901$300	Engenheiro Passos.....	

Viajantes

Procedencia	ASSIGNATURAS 25		ASSIGNATURAS DE EMPREGADOS		CORRIDAS		CUPONS		PENHA		EXCURSÃO		ESPECIAES		OPERARIOS		NOCTURNOS		ASSIGNATURAS 50		IDA E VOLTA	
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE		1ª CLASSE		1ª CLASSE		2ª CLASSE		1ª CLASSE		1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE
	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço		Quantidade / Preço		Quantidade / Preço		Quantidade / Preço		Quantidade / Preço		Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço	Quantidade / Preço
[illegible]																					

Viajantes

| [illegible] | | [illegible] | | [illegible] | |

C 9. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABI

Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1905

Procedencia	Viajantes																					
	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	1ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE	1ª CLASSE	2ª CLASSE
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
3ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
5ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6ª Secção	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total-valor	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1905

| Viajantes | | |

Procedencia			ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL	Procedencia	
1ª Secção.	Central	3.	7:427$000	807$540	34:316$263	3.131:268$503	Central	4ª Secção.
	Maritima	...	13:233$790	3:910$000	105:438$030	6.534:125$950	Maritima	
	S. Diogo	...	7:608$850	3:075$050	9:016$880	54:233$360	S. Diogo	
	Agencia Geral (Rio)		6$400	.....	1:371$200	534:091$215	Agencia Geral (Rio)	
	Praia Formosa		66$200	25$000	16$200	101:331$830	Praia Formosa	
	S. Christovão		57$500	20$000	62$200	42:059$850	S. Christovão	
	Mangueira		79$950	12$800	120$150	40:155$410	Mangueira	
	S. Francisco Xavier		101$500	.....	68$500	122:427$780	S. Francisco Xavier	
	Rocha		11$700	.....	34$300	54:217$100	Rocha	
	Riachuelo		29$500	20$000	39$300	76:334$100	Riachuelo	
	Sampaio		38$900	.....	31$000	54:919$200	Sampaio	
	Engenho Novo		288$010	8$500	252$550	99:503$315	Engenho Novo	
	Meyer		208$800	.....	207$500	125:483$500	Meyer	
	Todos os Santos		91$200	.....	91$000	101:214$224	Todos os Santos	
	Engenho de Dentro		560$800	.....	508$890	208:147$920	Engenho de Dentro	
	Encantado		85$600	5$000	81$725	109:346$775	Encantado	
	Piedade		229$000	.....	249$580	173:809$800	Piedade	
	Dr. Frontin		81$900	.....	88$870	72:957$270	Dr. Frontin	
	Cascadura		1:114$510	745$215	491$525	304:991$405	Cascadura	
	Madureira		155$300	42$800	129$900	83:033$800	Madureira	
	D. Clara		26$450	1$300	28$700	23:955$650	D. Clara	
	Rio das Pedras		35$300	100$600	69$800	14:117$600	Rio das Pedras	
	Sapopemba		162$000	483$200	2:855$670	65:226$320	Sapopemba	
	Anchieta		1$500	39$900	31$240	2:929$958	Anchieta	
	J. Mesquita	...	31$700	84$000	3:074$350	70:390$990	J. Mesquita	
	Maxambomba		188$000	64$200	140$850	31:404$584	Maxambomba	
	Morro Agudo		40$900	40$650	129$260	24:208$020	Morro Agudo	
	Austin		34$300	35$000	45$400	9:046$432	Austin	
	Queimados		114$300	32$100	231$395	32:491$660	Queimados	
	Belém		213$900	331$250	444$983	58:821$203	Belém	
	Somma	6.	32:327$670	9:884$105	159:677$211	12.416:273$733	Somma.	
2ª Secção.	Oriente		14$400	22$600	34$540	3:327$395	Oriente	2ª Secção.
	Serra		25$800	12$450	136$200	7:553$740	Serra	
	Scheid		34$100	22$200	10$500	2:063$700	Scheid	
	Palmeiras		50$000	29$300	343$080	7:909$423	Palmeiras	
	Rodeio		105$300	80$300	300$160	29:452$965	Rodeio	
	Tunnel Grande		15$000	11$500	23$300	5:415$507	Tunnel Grande	
	Mendes		280$700	210$000	5:708$640	311:381$173	Mendes	
	Engenheiro Morsing		47$700	12$250	172$990	8:646$490	Engenheiro Morsing	
	Sant'Anna		479$800	113$900	142$660	35:529$680	Sant'Anna	
	Barra do Pirahy		650$400	290$100	2:686$100	314:955$120	Barra	
	Somma		1:672$200	804$500	9:558$470	726:235$302	Somma.	
3ª Secção.	Ypiranga		3$300	19$100	29$110	6:002$630	Ypiranga	3ª Secção.
	Sebastião Lacerda	...	4$800	11$900	188$040	3:357$470	Sebastião Lacerda	
	Vassouras		174$300	102$600	241$190	39:324$855	Vassouras	
	Desengano		110$800	42$150	111$482	38:108$261	Desengano	
	Concordia		10$800	25$650	44$520	5:262$286	Concordia	
	Commercio		155$300	49$200	103$600	32:899$969	Commercio	
	Alliança		187$300	36$050	102$080	25:122$835	Alliança	
	Casal		38$900	31$500	41$880	16:187$060	Casal	
	Paty		588$900	61$400	445$640	80:317$350	Paty	
	Bôa Vista		58$700	56$700	88$700	26:339$320	Boa Vista	
	Parahyba		311$000	162$700	777$945	78:101$215	Parahyba	
	Entre Rios		243$600	204$100	736$050	87:341$208	Entre Rios	

Procedencia	BAGAGENS		ENCOMMENDAS		ANIMAES		VEHICULOS		MERCADORIAS				TELEGRAMMAS	ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL	Procedencia
									Café		Diversas	Total						
	Pass.	Producto	Pass.	Producto	Pass.	Producto	Pass.	Producto	Pass.	Producto	Pass.	Producto						

Procedencia	BAGAJES		ENCOMMENDAS		ANIMALES		VEHICULOS		MERCADORIAS						TELEGRAMMAS	ARMAZENAGENS	MULTAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL	Procedencia
									CAFÉ		DIVERSAS		TOTAL							
	Peso	Pesado de	Peso	Pesado de	Quantidade	Pesado de	Quantidade	Pesado de	Peso	Pesado de	Peso	Pesado de	Peso	Pesado de						
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

la re

MENDA

		PRODUCTO
Ja	0	139:035
Fe	6,5	129:248
Ma	6,5	163:77
Ab	5	137:280
Ma	7,5	128:846
Ju	9,5	150:773
	85	848:963
Ju	01	130:638
Ag	47	131:714
Se	39	170:754
Ou	66	139:546
No	71	136:164
De	323	178:247
	147	887:066
	232	1.736:030$0
Tota	004,5	1.683:752$
	.....	47:277
Diffe	772,5	.....

C 10. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO —

Demonstração das receitas por mezes no anno de 1905, com exclusão da r

MEZES	VIAJANTES																		BAGAGENS		ENCOMMENDA	
	[illegible]						[illegible]						[illegible]									
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

zes no anno de 1905, com exclusão da renda pertencente às estradas estranhas

| | | |

	DIFFERENÇA PARA MAIS 1905				DIFFERENÇA PARA MENOS 1905			
PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
.208:703$320	324.436	601.655,5	926.091,5	180:825$220	....	.....	.....	.....
3.999$000	20.640	7.320	27.960	1:911$000	.....	.....	.....	.....
151$350	55.404,5	116.679,5	172.084	9:868$950	.....	.....	.....	.....
87:860$400	5.162	10.083	15.245	2:801$900	.....	.....	.....	.....
33:558$700	5.942	13.462	19.404	3:708$200	.. ..	.....	.....	.....
32:424$400	6.766	7.062,5	13.828,5	2:916$100	.....	.....	.....	.....
98:510$700	21.262	52.871	77.133	14:535$900	.....	.....	.....	.....
54:332$900	.....	.....	.....	.....	1.102	9.187	10.289	1:746$500
69:356$400	11.984	10.808	22.792	4:606$000	.....	.....	.....	.....
50:300$650	9.124	5.301	14.425	3:169$150	.....	.....	.....	.....

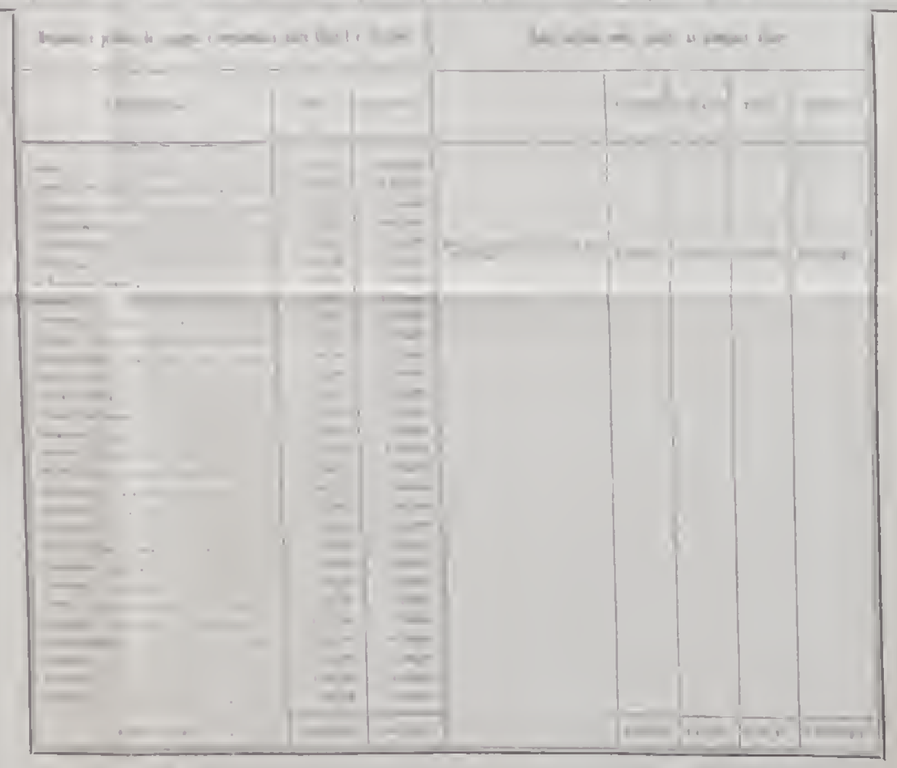
C 11.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—3ª DIVISÃO—C

Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbio

| ESTAÇÕES | | |

RAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

nezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1905



NTABILIDADE

Demonstra receita geral desta Estrada no anno de 1905

ANN	MERCADORIAS					TELEGRAMMAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
		DIVERSOS		TOTAL				
		Peso	Producto	Peso	Producto			
E. F. Muzambinho.....	712$900	803.818	18:218$600	2.031.482	50:961$500	.....	.....	62:690$500
	883$700	1.046.306	20:273$440	7.597.724	194:757$140	.....	.....	200:427$940
	196$600	1.850.124	38:522$040	9.629.206	245:718$640	.....	.....	263:118$440
E. F. Grão Pará.....	.....	403.824	11:357$800	403.824	11:357$800	14$020	.....	14:768$220
	.....	334.777	9:754$860	334.777	9:754$860	7$700	.....	11:921$360
	.....	738.601	21:112$660	738.601	21:112$660	21$720	.....	26:689$580
E. F. Leopoldina (Ram	562$790	362.292	5:113$583	625.016	14:676$373	39$620	.....	20:277$093
	302$800	2.464.079	26:858$241	7.595.233	151:251$110	97$920	.....	157:114$390
	955$650	2.826.371	31:971$824	8.221.249	165:927$483	137$540	.....	177:391$483
E. F. Oeste de Minas..	442$800	1.578.236	33:872$100	2.506.265	59:314$900	48$400	.....	101:996$000
	004$800	2.210.953	35:416$200	5.848.144	134:481$000	44$900	.....	173:350$900
	507$600	3.789.189	69:288$300	8.354.409	193:795$900	93$300	.....	275:346$900
E. F. U. Valenciana..	789$100	151.464	3:265$400	591.962	17:051$500	447$380	.....	29:778$580
	996$100	138.630	3:507$460	1.069.650	32:603$560	324$620	.....	46:744$980
	885$200	290.094	6:772$830	1.661.612	49:658$060	772$000	.....	76:523$560
E. F. Minas e Rio.....	217$500	1.764.336	83:819$060	2.255.304	99:036$560	50$000	.....	315:968$900
	123$400	1.912.200	49:205$380	2.105.562	55:328$780	29$540	.....	235:495$160
	340$900	3.676.536	133:024$440	4.360.866	154:365$340	79$540	.....	601:464$060
E. F. Leopoldina (Linh	079$414	6.268.728	64:112$724	12.041.873	247:192$138	100$700	.....	283:401$838
	993$590	9.346.029	93:966$988	25.946.859	551:060$578	77$080	.....	596:739$223
	173$004	15.614.757	158:079$712	37.988.732	798:252$716	177$780	.....	880:141$061
E. F. Sapucahy.....	.....	2.192.349	47:147$120	2.192.349	47:147$120	.....	.....	64:055$620
	385$900	2.884.888	70:559$780	3.516.056	90:045$680	.....	.....	99:856$180
	185$900	5.077.237	117:706$900	5.708.405	137:192$800	.....	.....	163:911$800
E. F. Juiz de Fóra e	812$800	29.659	309$400	878.872	40:122$200	6$120	.....	41:221$520
	257$400	70.038	1:502$200	4.353.519	194:759$600	27$940	.....	195:883$640
	070$200	99.697	1:811$600	5.232.391	234:881$800	34$060	.....	237:105$160
E. F. Rio das Flores..	768$900	53.941	1:004$900	432.014	13:773$800	179$990	.....	17:690$790
	839$600	50.284	1:003$000	1.230$711	39:842$600	122$500	.....	44:174$800
	503$500	104.225	2:007$900	1.662.725	53:616$400	302$490	.....	61:865$590
Repartição Geral dos	.....	.....	.....	.....	.....	4:522$730	.....	4:522$730
	.....	.....	.....	.....	.....	4:423$550	.....	4:423$550
	.....	.....	.....	.....	.....	8:946$280	.....	8:946$280
Navegação do Sapucah	577$400	30.421	854$300	155.050	3:431$700	.....	.....	3:445$400
	114$900	36.672	923$100	443.654	9:038$000	.....	.....	9:055$600
	692$300	67.093	1:777$400	598.704	12:469$700	.....	.....	12:501$000
Total	915$863	34.133.924	582:075$636	84.156.900	2.066:991$499	10:564$710	.....	2.785:001$914
1904 — E. F. Muzambinho	332$260	1.751.221	53:511$980	9.406.689	231:844$240	.....	.....	283:149$480
E. F. Grão Pará.	.....	233.407	5:280$600	233.407	5:280$600	29$840	.....	8:992$170
E. F. Leopoldina	578$645	1.761.820	26:432$296	5.465.175	152:689$941	111$560	.....	161:354$801
E. F. Oeste de Mi	573$100	4.184.690	84:537$880	12.522.687	312:110$980	2:385$680	.....	393:327$060
E. F. União Vale	105$100	695.035	14:041$000	2.017.004	54:446$100	1:017$060	.....	76:101$360
E. F. Minas e Rio	888$380	4.347.780	185:979$590	6.036.560	239:867$970	326$000	.....	561:988$990
E. F. Leopoldina	022$029	14.565.712	100:026$450	31.162.659	455:048$479	112$050	.....	483:019$819
E. F. Sapucahy...	.....	5.201.133	81:103$200	5.201.133	81:103$200	16$200	.....	106:985$400
E. F. Juiz de Fóra	257$000	1.208.279	69:656$900	4.278.831	213:923$900	321$240	.....	216:797$200
E. F. Rio das Flo	516$000	662.183	15:902$600	1.782.551	52:448$600	1:210$380	.....	60:768$380
Repartição Geral	.....	.....	.....	.....	.....	10:098$850	.....	10:098$850
Total	991$514	34.614.260	636:472$496	78.106.696	1.828:764$010	15:628$870	.....	2.363:083$510
Differenças.....	524$349	.....	.....	6.050.204	238:227$489	.....	.....	421:921$404
	.....	480.335	54:196$860	.....	.....	5:064$160	.....	.....

Contadoria, 4 de ju

O Contador, *F. Muniz Freire.*

C 12. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas companhias em trafego mutuo para a receita geral desta Estrada no anno de 1905

ANNO DE 1906	VIAJANTES						BAGAGENS		MERCADORIAS		ANIMAES		VEHICULOS		CAIXAS		MERCADORIAS				TELEGRAMMAS	RENDAS DIVERSAS	TOTAL GERAL
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1906																							
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
E. F. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total de [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Despezas [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Contabilidade, [illegible] de 1906

[illegible], P. [illegible]

DE

o e Minas Geraes, pela arrecadação do imposto estadoal, no anno de 1905

URBANOS	CONTRACTO CARMINE GIORDANO	TOTAL DAS ESTRADAS	IMPOSTO DE TRANSITO	IMPOSTO DO ESTADO DE S. PAULO	IMPOSTO DO ESTADO DE MINAS GERAES	IMPOSTO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	PRODUCTO GERAL
.....	.....	43:550$510	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	7:68 $050	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	43:508$360	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1:687$700	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	206$000	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	584:384$516	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4:117$490	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	685:137$63	308:9 8$600	53:164$140	410:891$403	217:987$443	1.676:149$231
.....	.....	51:287$405	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5:4 0$540	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	46:697$595	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1:67 $560	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	100$400	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.362:260$759	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3.940$500	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1.4 1:348$ 59	311:947$ 500	52:569$839	417:071$634	230:005$640	2.482:943$072
.....	.....	2.156:485$99	620:916$200	105:733$988	827:963$037	447:993$083	4.159:092$303
.....	.....	79:009$135	598.925$800	40:890$510	.....	.....	718:825$445
33$300	4$500	11:983$ 90	.....	1:070$180	394$956	14$475	13:462$701
2:837$500	273$200	88:250$536	.....	13:353$198	183:830$365	43:062$492	328:496$591
.....	.....	1:628$120	.....	3:198$320	281:887$510	3:395$820	290:109$770
.....	.....	133$ 00	.....	131$560	1$400	42$200	308$160
15$600	.....	3.293:003$8 2	.....	67:678$939	1.216:599$256	389:330$884	4.966:612$971
.....	.....	10:773$650	.....	.....	.....	.....	10:773$650
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2:886$400	277$700	3.484:781$423	598.925$800	126:322$707	1.682:713$487	435:845$871	6.328:589$288
.....	.....	.....	21:990$400	.....	.....	12:147$212	.....
:886$400	277$700	1.328:295$428	.....	20:588$719	854:750$450	.....	2.169:496$985

C 13. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração da receita em [illegible] a E. F. Central do Brazil [illegible] para as companhias em trabalho mútuo e bem assim para as Thesourarias dos Estados de S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas Geraes, pela arrecadação do imposto estadual no anno de 1905

| Verbas da receita | | |

)NTABILIDADE

e 1905

)VIMENTO DA RENDA

VERBAS DE RECEITA

	I. Central — pelas estações	16.000:084$263	
	» » — por fretes cobrados	8.597:413$80	
	o mutuo — pelas estações	2.058:955$316	
	» — por fretes cobrados	1.484:023$737	
Passagens	vorno — por imposto do transito	620:910$200	28.761:393$126
Bagagens			
Encommendas			
Animaes — frete pago		2.361:098$818	
» — » a pagar		—	
Vehiculos	de transito	1.705:999$900	4.067:098$718
Mercadorias — frete pago	, Companhias, etc		
» — » a pagar			
Telegrammas			
Armazenagens		64:151$648	
Multas	la E. F. Central	188:929$489	
Rendas diversas	do trafego mutuo	34:102$541	
	do Estado de S. Paulo		
	» » de Minas	211$411	287:395$089
Somma	» » do Rio de Janeiro		
Saldo do anno anterior nas agencias			
» » » » a cobrar			1.476:712$000
Renda ficticia			
Somma	Total geral		34.592:599$233

DINHEIRO REMETTIDO

REN		127:212$816	
		28.761:393$126	28.888:607$242
Passagens			
Bagagens			129:216$711
Encommendas			
Animaes — frete pago			
» — » a pagar			28.759:390$531
Vehiculos			
Mercadorias — frete pago			
» — » a pagar			
Telegrammas			
Rendas diversas			
Somma			

onstração do saldo a arrecadar no anno seguinte

	Verbas de receita	Producto
Somma		
Saldo de fretos a cobrar do anno anteri		
» de impostos » » » »		
Somma		
Imposto de transito		
	nas	Saldo das agencias: 64:151$648
	gens	
» Estadoal: de S. Paulo	versas	
» » Minas		
» do Rio de Janeiro		223:243$141
Total geral	Total	287:395$089

3.a Divisão, 1.a Secção em 5 de Mar

O Contador *F. Muntz Freire.*

C 14. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Balancete da renda do anno de 1905

RENDA ACCUMULADA

RENDA PROPRIA DA E. F. CENTRAL

RENDA PERTENCENTE AO TRAFEGO MUTUO

MOVIMENTO DA RENDA

BALANÇO DO DINHEIRO REMETTIDO

Demonstração do saldo a arrecadar no mez seguinte

Verbas de receita	Importancia

CONTABILIDADE

cipal da Capital e Companhias, no anno de 1905

R	VEHICULOS		TELEGRAMMAS	TELEGRAMMAS DO TRAFEGO MUTUO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL	OBSERVAÇÕES
	NUMERO	PRODUCTO					
Inspecção Geral das	3	37$100	.....	.....	1:104$000	10:980$400	
Repartição Geral d	.....	.....	24$100	.....	48$300	21:216$800	
» »	.....	.....	20$400	.....	.....	1:666$400	
Directoria »	.....	.....	.....	.....	20$900	8:837$200	
Administração»	.....	.....	25$500	.....	.....	117$000	
» »	.....	.....	6$100	.....	56$000	112$200	
» »	.....	.....	10$500	.....	.....	216$000	
Inspectoria de Illun	.....	.....	.....	.....	.....	30$000	
Ministerio da Faz	.....	.....	120$800	.....	46$000	357:196$100	
Tribunal de contas	.....	.....	.....	.....	.....	93$500	
Ministerio da Just	.....	.....	19$100	.....	513$000	11:369$200	
» » »	.....	.....	52$900	.....	862$100	37:114$900	Para a Secretaria de Policia do Districto Federal.
» » »	.....	.....	.....	.....	.....	907$800	Para as 13ª 14ª e 15ª Pretorias.
» » »	.....	.....	.....	.....	.....	499$600	Para a Casa de Detenção do Districto Federal.
» » »	.....	.....	3$500	.....	320$000	14:447$000	Para a Directoria Geral de Saude Publica.
» » »	.....	.....	.....	.....	.....	2:504$800	Para a Escola de Minas de Ouro Preto.
» » »	.....	.....	.....	.....	420$000	4:352$900	Para a Escola Polytechnica.
» » »	.....	.....	.....	.....	.....	360$000	Para o Instituto Sorotherapico Federal.
» » »	.....	.....	.....	.....	.....	266$600	Para o Comm. Sup. da Guarda Nacional da Capital Federal.
» » »	.....	.....	.....	.....	440$000	1:402$800	Para o Comm. Sup. da Guarda Nacional do Estado de S. Paulo.
» » »	.....	.....	23$700	.....	.....	23$700	Para o Comm. Sup. da Guarda Nacional do Estado do Rio.
» » »	.....	.....	.....	.....	.....	248$000	Para o Juizo Seccional do Estado de S. Paulo.
» » »	.....	.....	10$400	.....	.....	102$600	Para o Juizo Seccional do Estado do Rio.
» » »	.....	.....	.....	.....	.....	182$300	Para o Museu Nacional.
Camara dos Deputa	.....	.....	6$00	.....	.....	6$000	
Commando Geral d	.....	.....	.....	.....	.....	5:080$400	
Ministerio da Gue	16	479$100	486$100	.....	59:017$900	565:131$700	
» » Mari	.....	.....	.....	.....	.....	905$200	
» das Rel	.....	.....	.....	.....	400$000	537$400	
Prefeitura do Distr	.....	.....	.....	.....	.....	2:995$400	
Estado de S. Paul	3	154$400	520$800	.....	7:355$400	59:787$300	
Secretaria do Inter	.....	.....	2:648$900	.....	2:672$100	201:017$300	
» das Fina	.....	.....	59$100	.....	.....	42:105$500	
Estado do Rio de	.....	.....	357$200	.....	4:731$800	17:399$200	
Corpo de Policia d	.....	.....	8$400	.....	.....	6:471$100	
Estrada de Ferro	.....	.....	.....	.....	1:260$000	42:691$600	
» » »	.....	.....	.....	.....	1:708$800	1:708$800	
	22	670$600	1:989$800	.....	81:391$200	1.420:615$600	No producto das mercadorias está incluida a importancia de 332:472$500, de valores do Ministerio da Fazenda.
	.....	.....	.....	.....	.....	3:480$000	A deducção de 3:480$ foi feita em virtude de ter sido essa importancia retirada da c/ da Administração dos Correios de S. Paulo, passando a figurar na c/ «Serviço Postal», Renda ficticia.
	22	670$600	1:989$800	.....	81:391$200	1.417:135$600	
Movimento dos Sub	12	123$400	369$900	.....	39:801$300	312:595$600	
Linha Auxiliar (I	.....	.....	.....	.....	.....	251$000	
Movimento da Ser	10	547$200	1:619$900	.....	50:586$900	1.104:289$000	

Contadoria, 4 d

O Contador, *F. Muniz Freire*.

C 15. E. F. CENTRAL DO BRAZIL 3ª DIVISAO—CONTABILIDADE

REQUISITANTES																		OBSERVAÇÕES

)E

1905

REQUISITANTES		RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL	OBSERVAÇÕES
Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.	1.4	22:401$100	104:728$900	
Palacio da Presidencia da Republica.....		400$000	1:664$200	
Serviço Postal.....	3.	144:432$000	180:231$600	
Santa Casa da Misericordia da Capital Federal....		.....	2:239$300	
Total.....	4.8	167:233$100	288:864$300	
Administração Central.....	2.	300$000	42:960$900	
Trafego.....	123.	2:319$800	3.020:091$418	
Contabilidade.....	1.	.....	18:206$600	
Locomoção.....	8.	1:160$800	1.375:226$100	
Via-Permanente.....	13.	73$900	1.142:934$500	
Prolongamento.....	4	60$000	29:464$200	
Linha Auxiliar.....		.....	12:418$100	
Total.....	149.	3:914$500	5.611:301$848	

Contadoria, 4 de julho de 1906

O Contador, *F. Muniz Freire*

C 16. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Demonstração dos transportes concedidos a diversos e em serviço da Estrada, no anno de 1905

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

C 17. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, ate 31 de dezembro de 1905.

ANNOS	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1858 1º semestre	.....	.....	.....	29.811	47:716$520
1858 2º »	2.992	27.111	55.168	85.271	100:846$710
1859	25.663,5	86.231,5	76.338,5	188.926,5	289:376$904
1860	42.707,5	91.807,5	101.247	235.726	311:995$620
1861	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(a) 383:923$426
1862	50.715	110.991	129.619	300.235	(b) 431:063$176
1863	66.248	97.347	111.171	304.766	(c) 399:640$265
1864	60.877	69.496	223.323	353.696	(d) 421:382$011
1865	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(e) 442:632$968
1866	55.803	49.600	300.024	405.427	181:274$312
1867	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	561:785$456
1868	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:981$739
1869	132.283	187.988	458.271,5	778.543	852:736$050
1870	212.439	124.727	459.260	794.426	831:985$130
1871	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872	346.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.404:450$670
1875	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1.577:918$550
1876	674.112	61.241	(f) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$340
1877	832.255,5	1.412.922,5	.....	2.245.178	2.082:471$570
1878	800.730,5	1.392.625,5	.....	2.193.357	2.063:695$630
1879	894.980	1.588.975	.....	2.483.955	2.335:092$550
1880	895.661,5	1.873.482	.....	2.569.143,5	2.283:043$910
1881	788.890,5	1.966.596,5	.....	2.755.487	2.346:086$170
1882	792.048,5	1.988.079	.....	2.780.127,5	2.249:202$770
1883	808.342	2.092.826	.....	2.901.168	2.281:842$050
1884	837.742,5	2.287.384,5	.....	3.125.127	2.335:471$600
1885	941.038	2.489.125,5	.....	3.430.163,5	2.417:240$590
1886	1.060.542	2.674.332,5	.....	3.734.874,5	2.357:087$830
1887	1.330.518,5	3.197.763,5	.....	4.537.282	2.420:475$560
1888	1.415.321,5	3.686.166,5	.....	5.131.488	2.794:753$400
1889	1.414.704	4.023.931	.....	5.438.635	2.953:005$430
1890	1.801.927,5	4.819.960,5	.....	6.717.815	3.380:652$730
1891	3.229.223,5	6.164.846	.....	9.394.069,5	4.931:224$230
1892	3.788.368,5	7 034.381	.....	10.822.749,5	6.864:630$065
1893	4.096.963	7.309.613,5	.....	11.496.576,5	7.467:438$655
1894	4.549.859	7.524.418	.....	12.074.277	7.344:982$705,6
1895	4.618.264	8.774.110	.....	13.392.374	7.940:793$060
1896	5.143.577	9.261.742	.....	14.405.319	8.408:381$265
1897	4.908.869	9.846.325	.....	14.755.194	8.979:985$455
1898	2.822.949	9.257.148	.....	12.080.097	10.531:381$130
1899	3.161.211,5	9.143.174,5	.....	12.304.386	8.975:038$360
1900	4.062.110	10.174.156,5	.....	14.236.266,5	8.170:424$895
1901	4.086.462	10.392.468	.....	14.478.930	7.952:405$845
1902	4.397.240,5	10.697.010	.....	15.094.250,5	7.935:509$484
1903	4.651.000	11.137.009	.....	15.788.009	7.916:364$097
1904	5.388.358	12.375.599	.....	17.763.957	8.696:789$525
1905	5.909.957	13.591.665,5	.....	19.501.622,5	8.978:343$360

(a) 9:724$746
(b) 2:237$362
(c) 15:860$274
(d) 2:581$286
(e) 2:033$250

Rendimento do ramal de Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido o producto de cada anno.

(f) Em 1 de novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter a denominação de 2ª, mas conservando as taxas daquella classe.

Divisão de Contabilidade, 1ª Secção, 4 de junho de 1906. — O Contador, *Francisco Muniz Freire.*

C 18. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos no ultimo decennio

ANNOS	KILOGRAMMAS			QUANTIDADE	
	BAGAGENS	ENCOMMENDAS	MERCADORIAS	ANIMAES	VEHICULOS
1896	17.429.870	55.693.783	839.690.851	274.075	1.371
1897	17.970.162	49.732.113	837.192.844	253.994	1.077
1898	11.117.701	37.248.684	677.386.493	237.628	477
1899	10.702.744	38.755.690	738.709.806	218.582	319
1900	9.985.691	39.389.847	830.978.660	246.621	388
1901	9.669.110	42.372.925	866.718.274	216.647	356
1902	9.609.049	43.483.065	880.274.819	231.926	307
1903	8.535.815	43.519.067	1.026.364.138	263.096	262
1904	8.421.561,5	54.992.004,5	971.786.547	273.588	311
1905	8.702.234,5	54.735.232	917.692.212	303.758	300

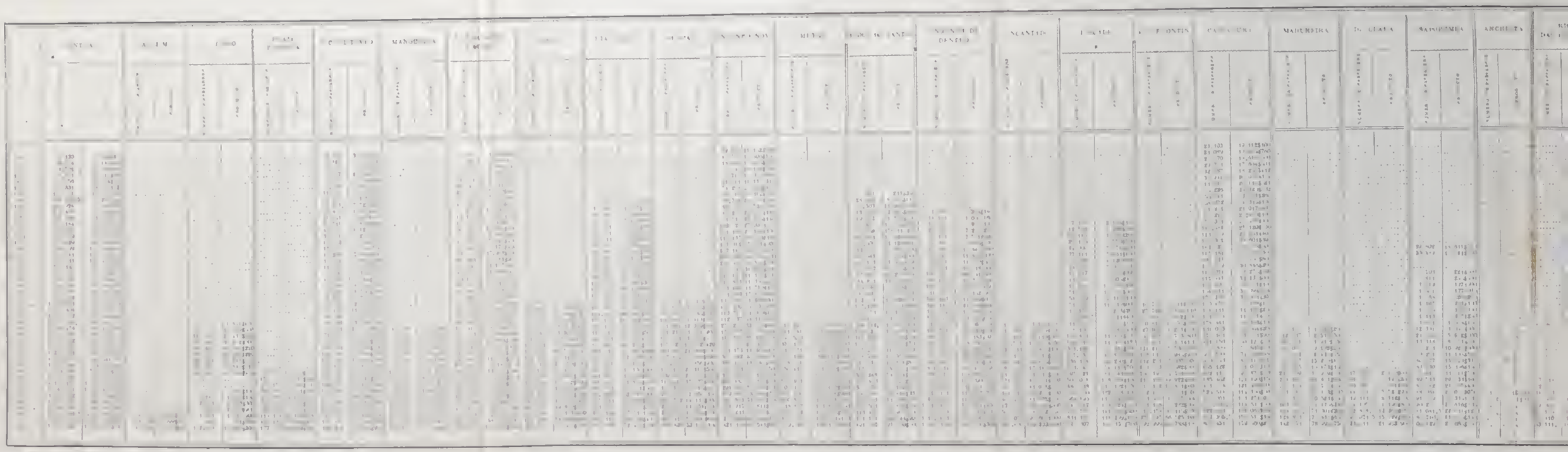
Divisão da Contabilidade, 1ª Secção, 4 de junho de 1906. — O Contador *Francisco Muniz Freire.*

ANNOS	CENTRAL		MARITIMA		S. DIOGO		PRAIA FORMOZA		S. CHRISTOVÃO		MANGUEIRA		S. FRA XAV
	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS
1861.....	62.130	31:906$420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8.786	3:523$100	.....	.....	2.685
1862.....	68.604	38:444$640	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.121	3:148$300	.....	.....	3.688
1863.....	74.701	37:778$546	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.100	3:019$820	.....	.....	5.136
1864.....	86.881	26:714$582	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.677	2:873$610	.....	.....	10.607
1865.....	95.156	36:474$1[illegible]	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.870	2:795$880	.....	.....	14.501
1866.....	106.831	38:497$124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.792	2:935$[illegible]	.....	.....	20.340
1867.....	131.558	42:008$536	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11.013	3:059$480	.....	.....	23.135
1868.....	202.082,5	57:237$411	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29.099	5:3[illegible]7$900	.....	.....	38.975
1869.....	258.[illegible]24	79:610$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38.753,	7:723$210	.....	.....	45.526
1870.....	2[illegible]9.480	77:[illegible]59$[illegible]90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28.409	4:151$560	.....	.....	48.238
1871.....	291.990	81:595$[illegible]50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31.041	6:278$940	.....	.....	43.461
1872.....	321.484	90:553$620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37.718	6:8[illegible]3$020	.....	.....	45.111
1873.....	376.875	109:3[illegible]8$[illegible]20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43.576	8:12[illegible]$940	.....	.....	56.803
1874.....	380.069	192:803$170	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38.071	6:275$240	.....	.....	31.706
1875.....	501.829	100:690$330	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45.152	6:654$000	.....	.....	48.928
1876.....	561.199	110:666$240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47.911	7:278$700	.....c..	.....	53.347
1877.....	676.781	138:238$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46.258	7:763$800	.....	.....	83.103
1878.....	604.543	121:440$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45.[illegible]41	7:080$600	.....	.....	82.003
1879.....	727.145	130:55[illegible]$[illegible]00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41.205	6.692$800	.....	.....	105.750
1880.....	702.559	114:479$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55.890	9:130$500	.....	.....	85.751
1881.....	822.896	138:368$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46.833	9:844$200	.....	.....	94.173
1882.....	822.306	137:069$700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58.646	8:868$7[illegible]0	.....	.....	94.070
1883.....	875.086	148:221$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56.634	8:766$300	.....	.....	94.497
1884.....	954.012	155:[illegible]05$400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70.207	10:797$[illegible]00	.....	.....	116.320
1885.....	1.106.991	182:078$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81.338	12:59[illegible]$100	.....	.....	124.760
1886.....	1.265.404	199:913$[illegible]0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77.412	11:705$200	.....	.....	120.8[illegible]5
1887.....	1.967.733,5	263:203$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85.596	13:10[illegible]$150	.....	.....	143.206,5
1888.....	2.207.309,5	302:681$850	.....	.....	31.765	4:814$400	.....	.....	89.560	13:328$100	.....	.....	154.395
1889.....	2.599.478	301:4[illegible]2$[illegible]80[illegible]	.....	.....	103.360	15:329$500	.....	.....	70.001	11:134$2[illegible]	15.698	2:107$200	13[illegible].440
1890.....	3.312.863	380:6[illegible]6$750	.....	.....	117.297	21:442$800	.....	.....	71.170	10:[illegible]50$800	19.888	6:601$100	147.584
1891.....	5.101.172	641:109$510	.....	.....	207.683	30:612$600	.....	.....	91.405	13:220$500	73.089	9:852$360	219.356
1892.....	5.055.639	621:373$620	.....	.....	245.457	38:322$220	.....	.....	103.694	14:200$300	71.324	9:310$720	200.145
1893.....	4.221.991	602:270$510	.....	.....	331.508	52:837$220	.....	.....	121.126	17:023$300	88.484	11:528$[illegible]80	248.223
1894.....	4.371.277,5	642:644$37[illegible]	.....	.....	324.094	56.341$790	.....	.....	125.910	17:861$400	83.[illegible]48	11:0[illegible]4$20	297.665
1895.....	4.891.601	714:[illegible]0[illegible]$380	.....	.....	326.333	50:649$710	.....	.....	134.878	18:81[illegible]$700	97.277	[illegible]3:0[illegible]0$460	2[illegible]7.225
1896.....	5.344.758	718:725$[illegible]10	.....	.....	221.637	29:704$950	89.782	11:[illegible]30$500	124.[illegible]05	17:895$850	117.011	15:3[illegible]2$300	342.569
1897.....	5.111.059	777:189$860	.....	.....	.....	.....	476.231	64:111$800	157.832	22:741$900	136.[illegible]76	18:51[illegible]$000	473.443
1898.....	4.456.176	1.071:649$000	.....	.....	.....	.....	367.477	[illegible]7:107$700	122.278	31:412$500	98.672	24:772$[illegible]00	362.701
18[illegible]9.....	4.541.618	1.007.460$310	.....	.....	712	537$100	345.676	79:6[illegible]4$100	137.015	[illegible]4:207$850	99.[illegible]48	24:981$900	381.028
1900.....	4.828.362	901:561$88[illegible]	.....	.....	2.187	1:537$250	373.229	74:411$50	137.7[illegible]3	30:393$[illegible]75	120.405	24:[illegible]27$300	435.080
1901.....	4.912.335	884:912$120	.....	.....	2.671	1:863$300	386.703	76:908$[illegible]00	133.583	28:574$100	132.6[illegible]0	26:276$900	431.749
1902.....	5.242.207	939.9[illegible]8$290	.....	.....	3.685,5	2:380$900	386.608	[illegible]7:055$900	139.659	28:553$500	139.475	28.056$200	433.418
1903.....	5.656.303,5	1.019:303$370	59.820	3:385$500	1.861	1:115$900	414.114	80:198$900	145.670	30:188$000	143.747	28:304$700	464.674
1904.....	6.697.033,5	1.208:703$320	69.720	3:999$000	3[illegible]0	151$350	462.413	87:860$400	166.455	[illegible]3:558$700	166.368,5	32:424$400	503.802
1905.....	7.623.125	1.389:528$540	97.650	5:913$000	172.384	10:020$300	477.[illegible]58	90:668$300	185.850	37:266$900	180.197	[illegible]5:370$800	580.935

Divisão da Contabilidade, 1ª Secção, 4 de junho de 1906.

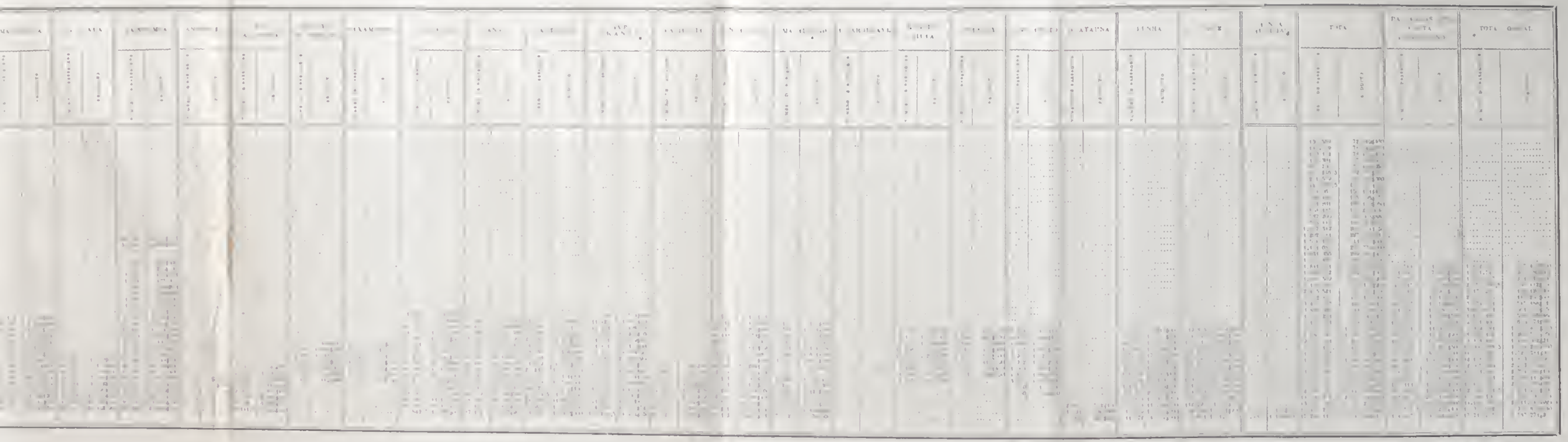
C 19.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—3ª D

Movimento e receita de passageiros nos trens de su



DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

ros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1905



D I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Linha em trafego — extensão: 1.615,994,0

Quadro do pessoal existente em 31 de dezembro de 1905

CATEGORIAS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO	DEPOSITOS								TOTAL	VENCIMENTOS	
		S. DIOGO	BARRA	E. RIOS	PALMYRA	LAFAYETTE	NORTE	L. AUXILIAR	B. MANSA		MENSAL	DIARIA — Maxima — Minima
Sub-director	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1:500$000	
Ajudantes	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1:000$000	
Chefes de officinas	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	600$000	
Auxiliar technico	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	350$000	
Official	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	475$000	
Encarregado do deposito	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	450$000	
Ajudante	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	300$000	
1os Escripturarios	5	....	....	....	....	....	....	....	....	5	400$000	
2os »	5	....	....	....	....	....	....	....	....	5	350$000	
3os »	5	....	....	....	....	....	....	....	....	5	300$000	
4os »	10	....	....	....	....	....	....	....	....	10	225$000	7$000
Auxiliares de escripta	4	....	....	....	....	....	....	....	....	4	.....	
Desenhistas de 1ª classe	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	400$000	
» » 2ª »	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	350$000	
» » 3ª »	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	250$000	
Continuos	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	150$000	
Professora	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	300$000	
Armazenistas	....	1	1	1	1	1	1	....	....	6	250$000	
Inspectores de tracção	....	1	....	....	....	1	1	....	....	3	800$000	
Chefes de deposito	....	1	1	1	1	1	1	....	....	6	500$ a 600$	
Machinistas de 1ª classe	....	27	7	5	4	3	3	....	....	49	400$000	
» » 2ª »	....	29	10	8	2	4	5	....	....	58	350$000	
» » 3ª »	....	20	9	6	4	10	3	1	....	53	300$000	
Mestres de officinas	11	....	....	....	....	....	....	....	....	11	450$000	
Ajudantes	9	2	1	....	1	1	1	....	....	15	350$000	
Praticantes de 1ª classe	....	9	9	3	2	5	3	2	....	33	.....	6$500
» » 2ª »	....	29	14	7	12	7	3	....	1	73	.....	5$500
Foguistas de 1ª classe	....	28	10	8	8	9	6	....	....	69	.....	4$500
» » 2ª »	....	91	44	22	14	24	19	1	2	217	.....	4$000
Graxeiros	....	103	74	26	33	25	20	13	3	297	.....	3$500
Limpadores	....	20	7	5	6	2	2	....	....	42	.....	4$500 a 2$500
Carvoeiros	....	32	31	11	10	22	4	....	1	111	.....	5$500 » 3$500
Accendedores	....	12	12	4	5	7	3	....	....	43	.....	6$000 » 4$000
Foguistas de machina fixa	....	1	2	1	1	1	2	1	....	9	.....	8$500 » 4$000
Limadores	152	75	30	28	25	37	30	6	2	385	.....	10$000 » $500
Torneiros	117	13	6	11	4	13	26	1	....	191	.....	8$800 » $500
Carpinteiros	148	21	7	3	3	26	23	6	2	239	.....	9$000 » $500
Serralheiros	8	2	....	....	....	....	1	....	....	11	.....	10$000 » $500
Caldeireiros	151	21	7	6	4	8	7	....	....	204	.....	10$000 » $500
Fundidores	67	3	2	3	3	10	13	1	....	102	.....	16$666 » $500
Ferreiros	64	13	4	4	5	19	19	2	....	130	.....	8$800 » $500
Serradores	50	....	....	....	....	....	....	....	....	50	.....	8$000 » $500
Pintores	60	1	1	....	....	8	11	1	....	82	.....	8$500 » 3$000
Modeladores	14	....	....	....	....	1	1	....	....	16	.....	8$800 » 1$000
Concertadores de carros	59	83	20	12	10	25	15	3	1	228	.....	8$500 » 3$000
Pedreiros	19	1	....	....	....	2	1	....	....	23	.....	10$000 » 3$500
Guardas	37	35	14	10	9	8	14	2	2	131	.....	8$800 » 5$000
Trabalhadores	157	23	10	5	3	13	6	....	....	217	.....	7$500 » 3$000
Encarregados de freio	27	1	1	....	....	1	1	....	....	31	.....	7$500 » 4$000
Correeiros	8	....	....	....	....	....	....	....	....	8	.....	10$000 » 5$000
Total	1.205	698	331	190	170	294	215	40	14	3.190		

Officinas, 10 de julho de 1906.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1905

BITOLA DE 1,60 m

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Lit.	Estopa — Kil.	Carvão — Kil.	Graxa — Kil.	Oleo — Lit.	Estopa — Kil.
PASSAGEIROS E ESPECIAES	Suburbios	863,479	16.568,483	6.200	99.708	6.004	19,199	0,007	0,115	0,006
	1ª Secção	424,188	5.529,357	2.158	32.905	3.546	13,032	0,005	0,077	0,008
	2ª »	227,925	2.844,113	1.082	16.761	2.280	12,346	0,004	0,073	0,010
	3ª »	218,000	2.165,758	1.537	11.193	1.565	9,907	0,006	0,051	0,007
	4ª »	195,744	1.811,140	1.357	10.631	1.561	9,251	0,007	0,054	0,007
	5ª »	380,685	3.742,289	2.181	22.527	3.365	9,854	0,005	0,059	0,008
	Ramal de S. Paulo	601,778	5.447,720	3.113	29.584	3.934	9,052	0,005	0,049	0,006
	» » Porto Novo	51,640	586,225	411	3.163	575	11,352	0,007	0,061	0,011
	» » Santa Cruz	156,632	2.135,301	860	12.956	968	13,632	0,005	0,082	0,006
MIXTOS	1ª Secção	86,585	1.672,701	839	9.611	1.125	19,431	0,009	0,111	0,012
	2ª »	37,251	1.214,961	448	3.745	575	32,616	0,012	0,100	0,015
	3ª »	80,300	909,685	629	4.895	881	11,328	0,007	0,060	0,010
	4ª »	66,130	843,494	601	4.233	759	12,787	0,009	0,063	0,011
	5ª »	173,792	2.835,075	1.825	12.051	1.879	16,313	0,010	0,069	0,010
	Ramal de Paracamby	26,288	346,863	297	2.576	289	13,198	0,011	0,098	0,010
	» » S. Paulo	205,457	2.883,602	749	10.892	1.561	14,035	0,003	0,053	0,007
	» » Porto Novo	102,200	1.416,278	848	7.176	1.180	14,151	0,008	0,070	0,011
	» » Santa Cruz	53,897	1.087,092	587	6.284	737	20,171	0,010	0,116	0,013
CARGAS E ESPECIAES	1ª Secção	367,159	7.547,272	4.597	45.620	5.514	20,555	0,012	0,124	0,015
	2ª »	304,216	9.823,126	3.527	30.500	4.603	32,290	0,011	0,100	0,015
	3ª »	248,435	3.829,620	1.982	18.103	2.760	15,414	0,007	0,072	0,011
	4ª »	255,177	4.735,199	2.063	19.899	2.803	18,555	0,008	0,077	0,010
	5ª »	572,114	10.985,520	6.492	42.935	6.332	19,323	0,011	0,075	0,011
	Ramal de S. Paulo	665,771	9.090,328	2.658	33.907	4.975	13,653	0,004	0,050	0,007
	» » Porto Novo	1,260	13,925	11	81	16	11,051	0,008	0,064	0,012
	» » Santa Cruz	62,173	1.427,475	708	7.825	921	22,959	0,011	0,125	0,014
LASTROS	1ª Secção	81,413	1.174,683	849	7.059	854	14,428	0,010	0,086	0,010
	2ª »	33,770	492,477	347	1.007	199	14,586	0,010	0,029	0,005
	3ª »	26,735	147,090	313	2.375	350	5,501	0,011	0,088	0,013
	4ª »	10,010	111,369	108	753	111	11,125	0,010	0,034	0,012
	5ª »	49,615	446,475	464	3.927	501	8,998	0,009	0,079	0,010
	Ramal de S. Paulo	74,303	917,822	385	3.237	530	12,352	0,005	0,043	0,007
	» » Porto Novo	21,630	247,265	260	1.646	234	11,431	0,012	0,076	0,010
	» » Santa Cruz	12,333	158,639	97	876	98	12,862	0,007	0,071	0,007
	Manobras	537,450	7.500,407	5.461	40.446	5.406	13,955	0,010	0,075	0,010
	Total em 1905	7.276,427	112.689,129	55.917	561.087	68.995	15,486	0,007	0,077	0,009
	» » 1904	7.199,047	112.300,956	85.709	598.550	74.434	15,599	0,011	0,083	0,010
	Differença para mais	77,380	388,173	—	—	—	—	—	—	—
	» » menos	.....	.....	29.792	37.463	5.439	00,113	0,004	0,006	0,001

Officinas, 10 de julho de 1906. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1905

BITOLA DE 1,00 m — LAFAYETTE

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES		
				Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilo		Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Estopa — Kilo
Centro	Passageiros e especiaes	106.510	672,323	554	5.277	651	6,312	0,005	0,049	0,006
	Mixtos	526.305	5.202,338	5.415	24.074	4.976	9,884	0,010	0,044	0,009
	Cargas e especiaes	186.303	2.209,258	2.112	9.835	1.968	11,858	0,011	0,053	0,010
	Lastros	— 75.716	— 334,208	— 969	—3.772	—877	4,412	0,012	0,049	0,011
	Manobras	— 56.846	— 465,154	— 452	—2.215	—485	8,182	0,007	0,038	0,08
Ouro Preto	Passageiros e especiaes	33.856	335,237	318	1.513	306	9,901	0,009	0,044	0,009
	Mixtos	67.160	832,317	679	3.270	672	12,393	0,010	0,048	0,010
	Cargas e especiaes	630	6,398	31	50	5	10,155	0.053	0,079	0,007
	Lastros	—8.440	—60,678	—97	—466	—102	7,189	0,011	0,055	0,012
Bello Horizonte	Passageiros especiaes	12.563	88,761	96	576	76	7,065	0,007	0,045	0,006
	Mixtos	37.128	418,505	361	1.905	388	11,271	0,009	0,051	0,010
	Cargas e especiaes	34	249	1	1	1	7,323	0,029	0,029	0,029
Total em 1905		1.111.521	10.625,426	11.088	53.004	10.507	9,559	0,009	0,047	0,009
» » 1904		980.350	10.030,480	10.290	47.099	9.776	10,231	0,010	0,048	0,009
Differença	para mais	131.171	594,946	798	5.905	731	.....	.....	.....	.....
	para menos	.....	.....	.....	.....	.....	0,672	0,001	0,001	.....

Officinas, 10 de julho de 1906.— *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 4. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1905

BITOLA DE 1,00 m — NORTE

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
		COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
		CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.	CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.
Suburbios	58.190	400,797	10	2.312	350	6.887	—	0,039	0,006
Passageiros e especiaes	346.024	2.566,002	1.348	17.007	3.289	7.415	0,003	0,049	0,009
Mixtos	192.612	2.109,021	56	12.201	1.787	10.949	—	0,063	0,009
Cargas e especiaes	176.716	1.890,333	108	11.007	1.702	10.697	—	0,067	0,009
Lastros	73.446	708,468	6	3.020	688	9.646	—	0,041	0,009
Manobras	75.539	440,879	49	2.202	523	5.836	—	0,029	0,016
Total em 1905	922.527	8.115,500	1.577	47.749	8.339	8.797	0,001	0,051	0,009
» » 1904	851.285	7.637,550	7.558	55.722	7.415	9.299	0,008	0,065	0,008
Differença para mais	71.242	477,950	.....	.....	924	.....	.....	.....	0,001
Differença » menos	.....	.....	5.981	7.973	.....	0.502	0,007	0,014	.....

Officinas, 10 de julho de 1906. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 5.— E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª. DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1905

BITOLA DE 1,00m — LINHA AUXILIAR

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.	CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.
1ª Secção	Mixtos	119.942	974.371	2.127	4.574	1.320	8,125	0,017	0,038	0,011
	Cargas	3.437	28.707	59	151	42	8,352	0,017	0,043	0,012
	Especiaes e passageiros	1.608	12.096	28	50	17	7,522	0,017	0,031	0,010
	Lastros	— 37.978	— 282.531	— 647	— 1.391	— 370	7,439	0,017	0,036	0,009
2ª Secção	Mixtos	70.262	677.386	1.644	3.712	1.075	9,640	0,023	0,052	0,015
	Passageiros e especiaes	2.011	16.022	38	89	20	7,967	0,018	0,044	0,009
	Cargas e especiaes	3.912	38.746	72	181	52	9,904	0,018	0,046	0,013
	Lastros	— 33.672	— 262.041	— 412	— 1.115	— 287	7,782	0,012	0,033	0,008
Total em 1905		272.822	2.291.900	5.027	11.263	3.183	8,400	0,018	0,041	0,011
» » 1904		173.620	1.683.022	3.116	6.190	2.013	9,693	0,017	0,035	0,011
Differenças para	mais	99.202	608.878	1.911	5.073	1.170	—	0,001	0,006	—
	menos	—	—	—	—	—	1,293	—	—	—

Officinas, 10 de julho de 1905. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 6. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Percurso, consumo total e kilometrico de combustivel e lubrificantes no anno de 1905

BITOLA DE 1,00 m — OESTE DE MINAS

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Estopa — Kilo	CARVÃO — Kilog.	Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Estopa — Kilo
Angra	Mixtos	11.037	129.562	220	438	272	11,738	0,019	0,039	0,024
	Passageiros	864	6.672	11	24	11	7,552	0,013	0,029	0,013
	Lastros	— 6.330	— 38.228	— 62	— 136	— 67	6,029	0,009	0,021	0,011
Lavras	Mixtos	9 434	118.872	175	373	231	12,600	0,018	0,039	0,024
	Passageiros	1.373	11.689	17	42	22	8,513	0,012	0,030	0,016
	Cargas	79	570	1	2	1	7,215	0,012	0,021	0,012
	Lastros	— 18.920	— 121.162	— 177	— 399	— 193	6,403	0,009	0,021	0,010
Total em 1905		47.987	426.155	663	1.414	800	8,880	0,013	0,029	0,016
» » 1904		21.307	252.670	320	651	397	11,825	0,014	0,030	0,018
Differença para mais		26.680	173.485	343	763	403	—	—	—	—
» » menos		—	—	—	—	—	2,945	0,001	0,001	0,002

Officinas, 10 de Julho de 1906. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 7. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Demonstração de todas as despezas do anno de 1905

DESIGNAÇÃO	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITOLA DE 1m,00 (NORTE)		BITOLA DE 1m,00 (L. AUXILIAR)		BITOLA DE 1m,00 (O. DE MINAS)		TOTAL GERAL
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	
Conta do custeio concernente a Locomoção											
Administração e escriptorio	242:042$504	11:214$147	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	253:256$651
Locomotivas—Diversas reparações	992:904$790	553:745$957	88:551$502	47:726$100	102:512$135	57:918$432	13:583$017	10:335$286	1 056$250	595$880	1.869:049$349
Carros de viajantes, idem	323:467$766	298:536$549	31:500$322	17:113$365	17:826$522	10:998$319	2:730$656	8:445$448	409$917	261$580	711:290$444
Vagões de mercadorias e diversos, idem	490:857$736	852:162$653	60:297$988	30:559$553	27:706$467	19:230$386	9:904$298	21:029.158	5.004$088	5:806$133	1.522:558$469
Conducção de trens de viajantes, mixtos e cargas	1.709:452$485	2.871:901$617	229:094$272	284:032$793	189:668$507	211.730$766	19:555$453	53:407$208	11:208$093	7:662$040	5.590:731$264
Eventuaes	84:269$097	391$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84:660$079
Totaes das despezas da Locomoção	3.843:084$378	4.590:951$953	409:444$084	379:431$811	337:713$631	299:907$903	45:773$424	93:217$100	17.678$348	14:325$633	10.031:528$265
Contas diversas											
Material rodante, obras novas, por conta do capital	22:226$696	1.065:162$012	5:221$691	7:280$285	16:931$501	23:360$507	.....	.....	.....	.....	1.140:182$722
Officinas do Engenho de Dentro e os seis depositos, por conta do capital	52:207$094	273:841$668	958$000	40:162$887	.....	5:474$085	.....	28$532	.....	.....	372:926$246
Fornecimentos diversos	181:446$609	453:852$588	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	635:299$197
Materiaes diversos para os depositos da Locomoção	385:632$361	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	385:632$361
Total em 1905	4.484:598$038	6.383:308$221	415:624$755	426:875$073	354:645$132	328:742$525	45.773$424	93:497$632	17:678$348	14:325$633	12.565:568$791
» » 1904	4.396:957$363	7.279:408$191	388:430$889	500:485$574	340:290$016	379:429$365	50:445$184	80:130$315	15:444$972	10:129$892	13.441:151$661
Differença para mais	87:640$675	.....	27:193$866	.....	14:355$116	.....	.....	13:367$317	2:333$376	4:195$741	.....
Differença para menos	.....	895:599$970	.....	73:610$491	.....	50:686$740	4:671$760	.....	.....	.....	875:552$870

Officinas, 10 de julho de 1906. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 8. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante no anno de 1905

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	DESPEZAS											
	BITOLA DE 1,60 m		BITOLA DE 1,00 m LAFAYETTE		BITOLA DE 1,00 m NORTE		BITOLA DE 1,00 m L. AUXILIAR		BITOLA DE 1,00 m OESTE DE MINAS		TOTAES	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
1º LOCOMOTIVAS												
Depositos — Reparações diversas.....	363:961$374	155:887$621	87:732$187	47:199$965	102:512$135	57:918$432	13:263$975	9:0[illegible]3$570	1:056$250	595$887	558:465$921	270:635$468
Officinas — » »	629:033$416	307:858$336	819$315	526$135	.....	.....	379$042	1:331$716	.....	.....	630:231$773	309:716$187
2º CARROS DE VIAJANTES, BAGAGEM E CORREIO												
Depositos — Reparações diversas.....	68:247$618	.....	31:500$322	16:177$377	17:826$526	10:988$319	1:409$150	2:476$993	409$017	261$580	119:393$533	29:904$269
Officinas — » »	255:220$148	298:536$549	.....	935$988	.....	.....	1:321$506	5:978$155	.....	.....	256:541$654	305:450$992
3º VAGÕES DE CARGAS												
Depositos — Reparações diversas.....	87:787$702	.....	18:068$624	10:510$542	5:178$818	6:668$138	3:873$425	7:954$769	917$838	680$522	116:156$407	25:813$966
Officinas — » »	160:065$302	454:673$067	.....	4:084$125	.....	.....	881$010	4:335$836	.....	.....	160:946$312	463:094$328
4º VAGÕES DIVERSOS												
Depositos — Reparações diversas.....	54:544$072	.....	42:229$364	12:245$495	22:227$649	12:562$253	3:951$700	2:761$066	4:056$250	5:125$611	127:009$035	32:697$425
Officinas — » »	188:460$660	397:489$586	.....	3:719$091	.....	.....	1:198$159	5:973$487	.....	.....	189:658$819	407:182$164
Totaes.....	1.807:320$292	1.704:445$159	180:349$812	95:399$018	148:015$128	88:167$137	26:217$967	39:819$892	6:470$255	6:663$593	2.168:403$454	1.934:494$799

Officinas, 10 de julho de 1906. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

D 9.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 4ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens, no anno de 1905

DESIGNAÇÃO		PESSOAL	MATERIAL — CARVÃO	AGUA	GRAXA	OLEO	ESTOPA	DIVERSOS	TOTAL	TOTAL GERAL
Locomotivas	1m,60 — Trens de suburbios	229:315$000	405:497$053	.....	3:707$600	26:123$496	7:584$[illegible]88	895$839	439:808$406	669:123$406
	1m,60 — » do interior	1.313:455$960	2.079:864$149	5:510$572	21:896$125	103:706$205	3[illegible]:711$934	70:435$720	2.315:101$108	3.658:556$168
	1m,60 — » de lastro	.....	90:391$939	.....	1:093$044	5:135$510	1:716$269	402$922	99:639$684	99:639$684
	1m,60 — Manobras	108:717$025	183:529$381	.....	3:279$195	10:5[illegible]7$124	3:2[illegible]7$196	1:057$146	201:700$042	310:417$068
	1m,00 Lafayette — Trens do interior	219:1[illegible]6$272	238:50[illegible]$130	379$751	5:724$556	12:151$821	5:390$666	7:178$253	269:825$189	488:931$161
	1m,00 Lafayette — » de lastro	.....	9:674$597	.....	638$377	1:09[illegible]$710	583$825	15[illegible]$009	12:143$448	12:143$448
	1m,00 Lafayette — Manobras	7:652$000	11:375$509	.....	271$259	571$10[illegible]	290$600	203$836	12:712$380	20:364$380
	1m,00 Norte — Trens de suburbios	7:117$500	9:809$106	.....	58890	605$744	208$050	32$604	10:662$384	17:779$884
	1m,00 Norte — » do interior	163:430$507	160:513$949	9:118$039	9108$183	10:568$191	4:041$211	9:089$397	194:241$373	357:671$880
	1m,00 Norte — » de lastro	.....	17:211$273	.....	3$600	761$817	408$793	108$751	18:497$234	18:497$234
	1m,00 Norte — Manobras	6:883$500	10:736$921	.....	20$950	573$962	312$350	125$779	11.775$962	18:659$162
	1m,00 L. Auxiliar — Trens do interior	18:288$[illegible]53	42:728$498	179$075	2:352$862	2:203$461	1:497$252	1:638$388	50:602$239	68:891$192
	1m,00 L. Auxiliar — » de lastro	.....	13:361$411	.....	632$026	62[illegible]$1[illegible]0	301$435	112$27[illegible]	15:123$270	15:123$270
	1m,00 O. Minas — Trens de interior	9:530$718	6:532$110	.....	252$017	226$1[illegible]9	321$457	2[illegible]2$573	7:594$676	17:125$391
	1m,00 O. Minas — » de lastro	.....	3:919$593	.....	113$427	141$104	155$778	49$615	4:409$547	4:409$547
	Totaes	2.113:496$836	3.283:657$938	13:387$440	44:507$661	175:371$72[illegible]	51:864$107	92:015$070	3.663:836$942	5.777:333$778
Com carros de viajantes, mixtos e cargas		168:731$500	.....	.....	37:073$905	88:02[illegible]$42[illegible]	17:778$447	1:018$303	143:899$079	312:633$579
	Total em 1905	2.282:231$336	3.283:657$938	13:387$440	81:581$566	263:403$150	72:642$554	93:033$373	3.807:736$021	6.089:967$357
	» » 1904	2.256:499$243	3.960:311$[illegible]08	17:102$028	109:868$684	379:30[illegible]$271	87:059$370	10[illegible]:342$936	4.660:10[illegible]$097	6.916:907$340
	Differença para mais	25:732$093								
	» » menos	.....	676:683$870	4:014$588	28:287$118	115:996$121	14:416$816	13:279$[illegible]63	852:672$076	826:939$[illegible]83
Por locomotiva-kilometro	1905	$236	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$395	$631
	1904	$214	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$505	$749
	Differença para mais	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
	» » menos	$003	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$110	$118

OBSERVAÇÕES

DESIGNAÇÃO			PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Locomotivas	Totaes	1905	2.113:496$836	3.663:836$942	5.777:333$778
		1904	2.072:209$[illegible]18	4.480:471$367	6.552:681$285
	Differença para	mais	41:286$918		
		menos	.....	816:637$425	775:350$507
	Custo kilometrico	1905	$219	$380	$5[illegible]9
		1904	$224	$1[illegible]6	$720
	Differença para menos		$005	$116	$121

Officinas, 10 de julho de 1906. — *Augusto José Leite Guimarães*, official.

E I.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE

Linha em trafego (1615,k 994,0)

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905

CATEGORIAS	ESCRIPTORIO CENTRAL	LINHA	VENCIMENTO MENSAL	DIARIA — (MÉDIA)	JORNAL MAXIMO	JORNAL MINIMO
Sub-director	1	.....	1:500$000			
Ajudantes	2	.....	1:000$000			
Official	1	.....	475$000			
1os escripturarios	3	.....	400$000			
2os »	4	.....	350$000			
3os »	5	.....	300$000			
4os »	12	.....	225$000			
Desenhistas de 1ª classe	2	.....	400$000			
» » 2ª »	4	.....	350$000			
» » 3ª »	4	.....	250$000			
Archivista	1	.....	225$000			
Continuos	2	.....	150$000			
Serventes	4	.....	.....	3$350	3$500	3$000
Engenheiros residentes	.....	17	800$000			
Ajudantes »	.....	4	600$000			
Auxiliares »	.....	2	400$000			
Armazenistas de 1ª classe	.....	6	300$000			
» » 2ª »	.....	12	250$000			
Mestres de linha de 1ª classe	.....	14	350$000			
» » » » 2ª »	.....	22	275$000			
» » » » 3ª »	.....	27	250$000			
Encarregado dos siguaes	.....	1	400$000			
Auxiliares » »	.....	6	.....	3$250	4$000	2$500
Ferreiro » »	.....	1	.....	.....	5$000	5$000
Limador » »	.....	1	.....	.....	5$000	5$000
Encarregado do canteiros	.....	1	.....	7$000	9$000	5$000
» de carpinteiros	.....	15	.....	7$000	9$000	5$000
» » pedreiros	.....	15	.....	7$000	9$000	5$000
» » caldeireiros	.....	2	.....	7$000	9$000	5$000
» » calceteiros	.....	1	.....	7$000	9$000	5$000
» » britação do pedra	.....	6	.....	5$000	6$000	4$000
Carpinteiros	.....	90	.....	5$000	6$000	4$000
Pedreiros, canteiros e cavouqueiros	.....	205	.....	5$500	7$000	4$000
Caldeireiro	.....	8	.....	5$500	7$000	4$000
Calceteiros	.....	8	.....	4$500	5$000	4$000
Pintores	.....	29	.....	5$500	7$000	4$000
Ferreiros	.....	30	.....	5$500	7$000	4$000
Malhadores	.....	30	.....	3$500	4$000	3$000
Soldadores	.....	8	.....	4$000	5$000	3$000
Serventes	.....	238	.....	2$250	3$500	1$000
Feitores de turmas ordinarias	.....	339	.....	4$250	5$000	3$500
Trabalhadores idem	.....	1.717	.....	.....	2$800	2$800
Feitores de cercas	.....	19	.....	4$250	5$000	3$500
Trabalhadores	.....	118	.....	.....	3$000	3$000
Guardas	.....	102	.....	2$900	3$500	2$300
Feitores de lastro	.....	18	.....	4$250	5$000	3$500
Trabalhadores	.....	262	.....	.....	3$000	3$000
Feitores de chaves	.....	6	.....	4$250	5$000	3$500
Trabalhadores	.....	50	.....	.....	3$000	3$000
» de britação	.....	100	.....	.....	3$000	3$000
Machinistas de lastro	.....	17	.....	.....	5$500	5$500
Foguistas idem	.....	17	.....	.....	4$000	4$000
Machinistas de britado	.....	4	.....	4$500	5$000	4$000
» » bomba	.....	3	.....	.....	6$000	6$000
Encarregado da machina do ensaio	.....	1	.....	.....	10$000	10$000
» » uzina do creozotagem	.....	1	.....	.....	10$000	10$000
Machinista » » » »	.....	1	.....	.....	5$000	5$000
Foguista » » » »	.....	1	.....	.....	4$000	4$000
Trabalhadores	.....	20	.....	.....	3$500	3$500
Feitores de vallas	.....	2	.....	.....	5$000	3$500
Trabalhadores	.....	12	.....	.....	3$000	3$000
	45	4.493				

Secção administrativa, 30 de julho de 1906. — *Justino H. A. Jacutinga*, official.

E 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Synopse geral da despeza durante o anno de 1905

SECÇÕES	RESIDENCIAS	POLICIA E GUARDA DA LINHA			CONSERVAÇÃO ORDINARIA			CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA			OBRAS NOVAS			TOTAL GERAL
		MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL	
BITOLA LARGA	1ª. 1ª.	1:820$560	124:446$165	126:266$725	120:767$265	464:683$347	585:450$612	182:666$642	226:134$270	408:800$892	172:805$449	1.221:307$323	1.694:112$472	2.844:630$701
	1ª. 2ª.	879$882	63:199$775	64:079$657	49:343$327	213:422$276	262:765$603	490$693	14:288$225	14:778$918	.....	.....	.....	344:024$178
	2ª. 3ª.	607$639	49:649$050	50:346$689	70:505$767	219:811$176	290:316$943	14:454$171	199:730$238	214:184$412	8:148$057	42:950$181	51:438$238	605:995$282
	3ª. 4ª.	1:575$465	57:135$175	59:010$640	43:573$174	204:030$473	247:603$627	23:345$726	63:341$550	86:687$276	21:464$765	45:081$150	39:545$915	432:817$458
	4ª. Porto Novo	161$118	22:782$125	22:944$243	26:789$957	55:697$924	82:487$901	7:800$057	6:737$900	14:537$957	.....	.....	.....	149:970$701
	4ª. 5ª.	368$349	52:411$550	52:779$899	31:745$954	113:099$222	144:844$176	3:350$334	18:247$388	21:597$722	31:962$912	67:667$955	99:611$867	318:863$661
	5ª. 5ª.	686$733	65:692$710	66:379$143	44:042$442	147:350$702	191:393$144	12:268$761	49:359$082	61:627$843	5:109$104	4:906$195	10:015$299	329:449$029
	5ª. 6ª.	845$483	69:601$100	70:446$583	73:235$768	209:046$038	282:281$800	14:351$085	21:623$614	37:974$699	.....	710$375	710$375	389:443$663
	Ramal da Gambôa	96$000	12:041$405	12:137$405	36:072$356	43:830$759	79:903$115	3:225$000	968$625	4:193$625	.....	720$050	720$050	96:954$155
	» de Santa Cruz	437$427	41:522$225	41:959$652	49:183$717	122:714$870	171:898$617	3:792$005	14:349$225	18:141$831	290$142	27:085$925	27:376$317	259:383$167
	» » Paracamby	20$620	5:234$550	5:255$170	1:033$779	20:014$715	21:048$494	.....	285$050	285$050	.....	.....	.....	25:588$711
	Ramal de S. Paulo. 1ª.	370$137	47:398$300	47:768$737	53:555$979	169:442$563	222:998$542	6:085$166	20:683$182	26:768$349	8:141$559	6:305$550	14:717$209	312:283$137
	Ramal de S. Paulo. 2ª.	508$839	55:857$925	56:366$764	66:977$606	162:386$558	229:364$164	20:417$374	29:744$800	50:162$174	132$058	7:402$150	7:534$208	343:427$310
	Ramal de S. Paulo. 3ª.	401$574	42:634$900	43:036$474	71:868$984	181:262$464	253:131$447	10:888$859	32:228$125	43:116$984	757$173	2:534$750	3:291$923	345:576$826
	Ramal de Porto Novo	306$784	25:625$300	25:932$084	50:836$558	118:716$724	169:553$282	1:120$052	4:812$900	5:932$952	2:808$557	5:688$625	8:497$182	209:915$500
	Totaes	9:480$210	735:530$555	744:710$765	789:532$663	2.448:508$508	3.238:041$171	201:263$829	702:543$155	1.006:806$984	554:959$876	1.602:404$529	1.957:364$405	
BITOLA ESTREITA	7ª.	426$896	26:565$025	26:991$921	70:010$141	156:309$711	226:319$852	3:123$163	16:585$750	19:708$913	3:044$042	3:014$000	6:058$042	279:078$731
	8ª. 8ª.	311$984	27:075$275	27:386$336	79:946$397	210:217$315	290:163$712	4:683$088	16:897$500	21:581$488	4:210$758	13:861$750	18:072$308	357:203$864
	8ª. 9ª.	304$935	21:459$750	21:764$685	27:254$141	209:596$009	236:850$120	12:391$873	49:756$600	62:148$473	8:890$983	9:586$350	18:477$333	339:237$641
	Ouro Preto	270$870	14:091$965	14:362$835	18:678$105	57:666$320	76:344$425	319$797	493$500	813$297	.....	.....	.....	91:520$557
	Ramal Bello Horizonte	324$570	6:223$300	6:255$870	8:922$971	20:471$542	29:394$513	59$531	7:977$250	8:036$581	.....	.....	.....	42:686$964
	» de S. Paulo 4ª.	831$602	51:527$725	52:409$327	55:559$854	218:595$507	274:155$361	2:576$085	17:872$850	20:448$935	305:184$282	786:020$546	1.181:204$828	1.528:215$451
	» » Ouro Preto	191$920	16:598$315	16:790$235	38:438$415	89:612$090	128:050$505	806$732	9:716$265	10:522$997	2:722$226	5:399$575	8:121$801	163:488$148
	Linha auxiliar 1ª.	115$356	6:558$525	6:673$881	83:610$315	163:533$208	247:143$502	6:285$911	27:301$875	33:587$816	11:160$194	36:293$500	47:453$694	334:867$844
	Linha auxiliar 2ª.	115$880	2:709$100	2:825$240	77:879$688	137:115$833	214:995$521	8:154$213	67:392$366	75:546$579	5:050$201	19:500$785	24:550$986	317:913$395
Ramal de Angra		.....	.....	.....	14:324$970	30:665$668	44:990$638	737$935	8:155$870	8:893$805	35$000	423$000	458$000	54:481$333
» » Lavras		.....	.....	.....	39:349$536	41:187$847	80:537$383	3.045$006	14:905$330	17:951$336	.....	.....	.....	98:488$619
Administração		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225:175$906
	Totaes	2:648$110	172:809$280	175:457$390	512:984$003	1.331:971$950	1.848:952$956	41:984$991	237:096$156	279:081$147	430:294$786	874:100$506	1.304:395$292	10.779:986$109

Secção administrativa, 30 de julho de 1906. — *J. H. A. Jacutinga*, official.

E 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

Demonstração das despezas effectuadas por conta de terceiros em 1905

ESPECIFICAÇÃO	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL
Trafego	3:200$085	8:871$700	12:071$785
Locomoção	5:013$328	9:062$242	14:075$570
Secretaria	$	4$000	4$000
Thesouraria	$	5$000	5$000
Contabilidade	10$126	169$060	179$186
Intendencia	108$875	199$625	308$500
Companhia Morro da Mina	139$234	4:026$000	4:165$234
Companhia Manganeze Queluz e Minas	7:970$308	2:637$900	10:608$208
Societé Anonyme de Minas de Manganeze	$	1:460$000	1:460$000
Societé Anonyme de Gaz do Rio de Janeiro	$	155$000	155$000
Companhia Progresso Industrial do Brazil	1:409$592	569$200	1:978$792
Commissão do Obras do Porto de Santa Catharina	8:014$756	56$525	8:191$281
Estrada de Ferro Rio das Flores	48$361	226$250	274$611
Companhia Rio Light and Power	2:635:190	49$500	2:684$690
Estrada de Ferro Oeste de Minas	$	538$500	538$500
Companhia Leopoldina Railway	193$850	51$150	245$000
Ministerio da Guerra	14:160$169	62:387$300	76:547$469
George Maschke & Comp	443$483	367$250	810$733
M. Lopes da Silva	$	925$075	925$075
Botelho & Oliveira	$	11$150	11$150
Francisco Santori	$	10$800	10$800
Manoel Antonio Pereira	$	123$100	123$100
Luiz Plinio de Oliveira	1:462$620	265$750	1:728$370
Antonio Conde	$	438$300	438$300
Euzebio de Queiroz	456$000	$	456$000
José Camillo & Comp	1:520$435	677$625	2:198$060
Alexandre Mackezio	4:240$740	3:768$725	8:009$465
Francisco Antonio Pereira & outros	11$860	22$600	34$460
Preiss Haussler & Comp	232$518	299$450	531$968
José Bernardo de Almeida	$	5$600	5$600
	51:301$580	96:989$377	148:290$957

Secção Administrativa, 30 de julho de 1906. — *J. H. A. Jacutinga*, official.

E 4.—E. F. CENTRAL DO BRAZIL—5ª DIVISÃO—VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

Dados technicos

EXTENSÃO DA ESTRADA EM TRAFEGO	LARGURA ENTRE TRILHOS		DECLIVIDADE MAXIMA						RAIO MINIMO DAS CURVAS						TRILHOS DE AÇO — Peso por metro			DORMENTES		
			LINHA DO CENTRO		RAMAES				LINHA DO CENTRO		RAMAES									
	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM RAMPA	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM NIVEL	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	BITOLA LARGA	BITOLA ESTREITA	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS CURVOS	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS RECTOS	BITOLA LARGA	ALÉM DE LAFAYETTE E RAMAL DE OURO PRETO	RAMAL DE S. PAULO (BITOLA ESTREITA)	MADEIRA	METALLICOS	INTERVALLO DE EIXO A EIXO
km m 1.616,352,00	m 1,60	m 1,00	0,018	0,020	0,018	0,030 Ramal de Angra	69,01 %	30,99 %	181,03	101,03	181,03	S. Paulo 125,00—Ouro Preto 101,26—Angra 100,00	41,63 %	55,37 %	kg. 42,173 — 34,300 — 30,833	kg. 19.600—21,000	kg. 22,331	Bitola larga 2,65 × 0,20 × 0,14	Bitola estreita 1,85 × 0,13 × 0,13	Bitola larga kg. kg. 56,54 — 55,00	Bitola estreita kg. kg. 36,00 — 21,[illegible]	0m,80 (0m,60 nas juntas)

Secção Technica, 30 de julho de 1903.—*Carlos Euler.*

E. 5. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Despeza kilometrica feita com o custeio da linha propriamente dita, no anno de 1905, comparada com a do anno de 1904

SECÇÕES	KILOMETROS	POLICIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO ORDINARIA		CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA		TOTAES	
		1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904
1ª	65.007	3:270$689	3:114$582	7:359$729	10:167$320	2:950$755	3:181$121	13:581$173	16:463$323
2ª	46.382	1:085$479	1:078$113	6:197$100	6:359$397	4:462$964	1:997$235	11:745$543	9:435$045
3ª	89.589	659$351	653$902	2:675$146	3:048$151	736$570	1:187$546	4:071$067	4:889$599
4ª	80.081	945$601	949$120	2:792$675	2:996$603	425$153	357$125	4:163$429	4:302$848
5ª	184.530	741$483	758$377	2:444$447	2:565$407	295$506	525$557	3:481$436	3:849$341
6ª	335.321	269$898	257$720	2:417$093	2:017$329	191$365	245$877	2:878$356	2:520$926
Ramal da Gambôa	0.594	20:433$341	3:248$739	68:626$915	10:025$164	.....	.....	89:059$256	13:273$903
» de Santa Cruz	34.443	1:218$231	1:237$963	4:820$602	4:903$114	289$900	256$414	6:328$736	6:397$491
» » Paracamby	8.304	632$848	455$730	2:238$941	2:540$179	34$326	24$800	2:936$118	3:020$709
» » Bello Horizonte	15.037	416$031	411$264	1:908$059	1:933$094	534$453	867$579	2:858$543	3:242$837
» » S. Paulo	389.145	519$410	528$034	2:408$281	2:737$455	227$303	208$373	3:154$994	3:473$862
» » Porto Novo	63.764	406$688	400$834	2:590$119	2:844$436	63$691	163$429	3:060$498	3:408$699
» » Ouro Preto	42.446	395$566	403$173	2:865$416	2:555$910	224$953	214$670	3:485$935	3:173$753
Linha Auxiliar	166.969	56$891	119$807	2:691$862	2:471$572	539$683	434$177	3:288$436	3:025$556
Ramal de Lavras	51.950	.....	.....	1.844$190	546$205	419$519	83$838	2.263$709	630$043
» » Angra	42.790	.....	.....	861$866	505$886	163$788	100$413	1.025$654	606$299

Secção Administrativa, 30 de julho de 1906.—O official, *J. H. A. Jacutinga.*

SECÇÕES E RESIDE	ENTOS	TALAS		ORAMPOS		PARAFUSOS		TIREFONDS		CALÇOS	
	Usados	Novas	Usadas	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados
1ª Secção 1ª Residencia	.....	200	200	6.300	.....	7.400	.....	28.080	500		
2ª » 2ª »	.....	1.000	.....	13.000	.....	7.050	.....	53.826			
3ª » 3ª »	.....	1.337	52	6.499	104	500	.....	24.330	500		
4ª » 4ª »	3	16.998	404	67.450	.....	21.500	.....	26.570	1.200	33.850	
5ª » 5ª »	22	690	3.550	14.700	.....	9.615	.....	6.890	.....	.....	1.220
5ª » 6ª »	5	1.960	2.800	22.150	.....	17.888	.....	28.240	.....	.....	1.463
6ª » 7ª »	.....	2.210	6.814	29.050	700	24.545	2.700	19.600			
6ª » 8ª »	2	3.220	.....	13.900	.....	11.830					
6ª » 9ª »	.....	.....	.....	7.000	.....	3.100					
6ª » O. Preto	.....	25	.....	25.880	.....	3.950					
Ramal de Santa Cruz	.....	.....	.....	3.000	.....	2.875	.....	3.500			
Ramal de S. Paulo 1ª Residen	.....	14.000	.....	17.000	.....	34.700	.....	118.000	.....	32.500	
Ramal de S. Paulo 2ª »	.....	2.843	50	.....	.....	8.617	.....	43.200	.....	15.047	
Ramal de S. Paulo 3ª »	1	.....	.....	11.750	.....	10.290	.....	15.018			
Ramal de S. Paulo 4ª »	.....	3.088	1.824	16.300	.....	10.675	7.416				
Ramal de Porto Novo	3	47.671	.....	216.500	.....	94.296	.....	.....	.....	81.060	
» » Ouro Preto	.....	4.800	116	24.999	.....	19.612	.....	33.000			
Linha Auxiliar 1ª Residen	1	50	.....	9.800	.....	1.200	700	25			
Linha Auxiliar 2ª »	8	750	.....	39.253	.....	27.170	.....	3.334			
Ramal de Angra	.....	1.172	.....	24.000	.....	19.570	.....	10.290			
» » Lavras	.....	150	.....	7.500	.....	650					
Total	.....	.....	.....	1.456	.....	2.500					
	45	102.164	15.310	577.487	804	133.503	10.816	413.903	2.200	162.457	2.683
1ª Secção—1ª Residencia	2	2.460	2.595	10.500	100	12.362	2.936	80.160	6.800	27.508	2.852
2ª » —3ª »	.....	.....	.....	.....	.....	200	.....	1.000			
3ª » —4ª »	4	1.350	42	9.770	.....	2.500	28	1.000			
5ª » —5ª »	1	100	.....	850	.....	112	200				
5ª » —6ª »	.....	800	2.000	.....	.....	971	.....	300			
6ª » —8ª »	.....	.....	256	800	2.680	700	.....	55			
Ramal de Santa Cruz	.....	50	.....	.....	.....	200	.....	500	.....	.....	250
Total	7	4.760	4.893	21.920	2.780	17.045	3.164	82.871	6.800	27.508	3.102
1ª Secção—1ª Residencia	.....	.....	96	.....	.....	.....	238	.....	16	.....	16
5ª » —5ª »	.....	.....	.....	.....	.....	390					
6ª » —8ª »	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68				
Ramal S. Paulo—1ª Residenc	.....	.....	.....	.....	.....	.....					
Total	.....	.....	96	.....	.....	390	306	.....	16	.....	16

Secção Administra

Justino H. A. Jacutinga,
OFFICIAL.

E 6. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 5ª DIVISÃO — VIA PERMANENTE E EDIFÍCIOS

Emprego de dormentes, trilhos e acessorios durante o anno de 1905

	Dormentes de madeira		Dormentes de ferro		Trilhos de aço		Trilhos de ferro		Chaves de madeira		Chaves de ferro		Cimentos		Telas		Bancos		Pontilhões		Tirafondes		Cações	
	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados
EM SUBSTITUIÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA LINHA E DESVIOS																								
Estação de Barbacena	[illegible]				[illegible]		[illegible]				4		1		[illegible]	[illegible]	6 [illegible]		7 400		98 [illegible]	500		
[illegible]	[illegible]						[illegible]						4		1 [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]			
[illegible]	[illegible]						[illegible]				11		[illegible]		[illegible]	104	[illegible]		[illegible]		21 [illegible]			
[illegible]	[illegible]						[illegible]				11		[illegible]		[illegible]	601	[illegible]		21 [illegible]		26 [illegible]	1 200	31 [illegible]	
[illegible]	[illegible]						[illegible]							2	890	1 [illegible]	11 [illegible]		[illegible]		[illegible]			1.270
[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]					1			1.960	2.800	[illegible]		17.888		[illegible]			1.000
[illegible]	[illegible]						[illegible]								2.210	6.914	59 [illegible]	700	21 [illegible]	2 500	19 [illegible]			
[illegible]														2	[illegible]		11 900		11 [illegible]					
[illegible]																	7 000		3 [illegible]					
[illegible]																	2 850		3.900					
[illegible] Prado																	3 000		2 [illegible]		3.[illegible]			
Ramal de Santa Cruz	[illegible]														11 [illegible]		17 [illegible]		31 [illegible]		118 [illegible]		32 [illegible]	
[illegible]	[illegible]														[illegible]	0			8 [illegible]		41.200		1 [illegible]	
[illegible]	[illegible]																11 [illegible]		10.[illegible]		15 [illegible]			
[illegible]	[illegible]														[illegible]	1.824	[illegible]		10 [illegible]	1 410				
[illegible]	[illegible]														[illegible]	[illegible]	210 [illegible]		91 [illegible]		[illegible]		51 [illegible]	
[illegible]	[illegible]														[illegible]	11	21 [illegible]		19 [illegible]		33 [illegible]			
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		1 [illegible]	700	25			
[illegible]	[illegible]														[illegible]		39 [illegible]		23 170		3 [illegible]			
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		19 [illegible]		10 [illegible]			
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		[illegible]					
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		2.500					
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	21	26	28	[illegible]	40	13	[illegible]	15.[illegible]	77.487	800	13[illegible]	11.[illegible]	413.903	2 200	102 457	2.653
EM CONSTRUCÇÃO DE LINHAS E DESVIOS																								
[illegible]	[illegible]	[illegible]					[illegible]	[illegible]							2	1	[illegible]	23	2	2.400	2 5[illegible]	10.[illegible]	100	12.[illegible]	2 935	80 [illegible]	6 800	27 [illegible]	2.852
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	21	[illegible]	1.000			
[illegible]	[illegible]	[illegible]													[illegible]		[illegible]		[illegible]		42	9 [illegible]	[illegible]	2 [illegible]	28	1 000			
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	112	20				
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]			51	[illegible]	400			
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]	2 [illegible]	7 [illegible]	[illegible]	32			
[illegible]	[illegible]														[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]			200	[illegible]	40	[illegible]	[illegible]	250
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]								1	1	[illegible]	23	7	[illegible]	1 891	21.920	2.580	17.[illegible]	3 104	82.871	6 800	27.508	3.442
EM CONSTRUCÇÃO DE PONTES, ESTACADAS, ETC																								
[illegible]							[illegible]		[illegible]												9[illegible]				[illegible]	16		16
[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]													700	[illegible]								
Total		[illegible]		[illegible]		[illegible]													700	[illegible]			16			16

Secção Administrativa, 1º de janeiro de 1906.

Justino H. A. Jacutinga,
engenheiro.

F I. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 6ª DIVISÃO — CONSTRUCÇÃO

Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1905

EMPREGOS	PESSOAL DE NOMEAÇÃO	PESSOAL JORNALEIRO	VENCIMENTO MENSAL	DIARIA		JORNAL	
				MAXIMA	MINIMA	MAXIMO	MINIMO
Sub-director	1	.....	1:500$000	8$000	—	—	—
Chefe de secção	1	.....	800$000	6$000	—	—	—
Engenheiros de 1ª classe	2	.....	600$000	6$000	—	—	—
» » 2ª »	4	.....	500$000	6$000	4$000	—	—
Conductores de 1ª classe	4	.....	400$000	6$000	3$000	—	—
» » 2ª »	1	.....	350$000	5$000	—	—	—
Desenhistas	2	.....	400$000	—	—	—	—
Amanuenses	3	.....	200$000	—	—	—	—
Continuo	1	.....	125$000	—	—	—	—
Depositario	.....	1	.....	.....	.....	7$000	—
Auxiliares de escripta	.....	5	.....	.....	.....	6$000	—
Apontadores	.....	10	.....	.....	.....	5$000	—
Guardas de deposito	.....	2	.....	.....	.....	4$500	2$500
Estafetas	.....	7	.....	.....	.....	3$500	—
Rondantes do deposito	.....	2	.....	.....	.....	3$000	—
Mestres de linha	.....	5	.....	.....	.....	9$000	8$000
Marcador	.....	1	.....	.....	.....	9$000	—
Carpinteiros	.....	20	.....	.....	.....	7$000	2$800
Pintores	.....	7	.....	.....	.....	6$500	5$500
Pedreiros	.....	17	.....	.....	.....	6$000	3$000
Ferreiros	.....	7	.....	.....	.....	6$000	3$500
Machinistas	.....	2	.....	.....	.....	5$500	—
Encarregados de turmas	.....	3	.....	.....	.....	5$500	3$000
Feitores	.....	49	.....	.....	.....	4$600	3$800
Foguistas	.....	2	.....	.....	.....	4$000	—
Cavouqueiros	.....	15	.....	.....	.....	3$700	2$700
Entalhadores de dormentes	.....	21	.....	.....	.....	3$200	2$600
Serventes	.....	28	.....	.....	.....	3$200	1$500
Trabalhadores	.....	757	.....	.....	.....	2$000	1$000
Carreiros com carro de bois	.....	3	.....	.....	.....	11$000	5$000
Carroceiros com carroção	.....	22	.....	.....	.....	10$000	5$500
» » carroça	.....	58	.....	.....	.....	5$000	2$200
Canoeiros com canôa	.....	1	.....	.....	.....	4$000	—
Tropeiros com animaes	.....	5	.....	.....	.....	2$000	—
	19	1.080					

Sete Lagôas, 16 de agosto de 1905.— *Joaquim Julio de Proença*, sub-director.

F 2. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL. — 6ª DIVISÃO PROVISORIA — CONSTRUCÇÃO

Exercicio de 1905—Despezas Geraes

TITULOS DAS DESPEZAS	IMPORTANCIAS			
	PAGA PELOS CREDITOS DO EXERCICIO	CREDITADA A TERCEIROS	A PAGAR	TOTAL
Administração, fiscalisação e serviços technicos	170:394$894	.....	132$000	170:526$894
Serviços por administração	62:882$768	.....	.....	62:882$768
Serviços por tarefas	230:543$789	.....	.....	230:543$789
Eventuaes	6:182$756	.....	.....	6:182$756
Materiaes e objectos	197:159$274	13:975$228	14:214$670	225:349$172
Indemnisações	395$800	.....	.....	395:800
Despezas diversas	280$000	.....	19$354	299$354
Somma	667:839$281	13:975$228	14:366$024	696:180$533

Sete Lagôas, 13 de julho de 1906. — *Joaquim Julio de Proença*, Sub-Director da Construcção.

ABIL

1905

2:40[illegible]$013	.....	.....	..	.....	[illegible]	[illegible]	[illegible]
.....	.....	.....	..	11:9[illegible]8$100	1.1[illegible]0.891	28:33[illegible]$370	Rezende.
80$790	.....	.....	..	.....	3.594	85$8[illegible]0	M. Jardim.
16$254	.....	.....	..	9:04[illegible]$600	3[illegible]3.934	10:845$200	C. Bello.
40$200	.....	.....	..	15:025$[illegible]00	548.8[illegible]3	19:990$080	Itatiaya.
95$924	.....	.....	..	8:823$200	2[illegible]7.65[illegible]	11:912$[illegible]0	E. Passos.
.....	.....	.....	..	39:209$800	1.278.811	50:7[illegible]8$130	Queluz.
27$300	.....	.....	..	1:3[illegible]9$000	41.925	1:4[illegible]8$5[illegible]0	V. Queimada.
693$480	.....	.....	..	35:219$[illegible]00	1.116.449	37:771$6[illegible]0	Lavrinhas.
380$5[illegible]5	.....	.....	..	13:693$600	886.227	24:047$5[illegible]0	Cruzeiro.
.....	.....	.....	..	34:807$620	1.806.226	47:819$210	Cachoeira.
1:630$746	.....	.....	..	.....	4.038.854	7:035$250	Cannas.
2:598$929	.....	.....	..	42:234$900	2.431.638	68:120$230	Lorena.
77$088	.....	.....	..	124:566$480	3.[illegible]30.[illegible]87	147:932$934	Guaratinguetá
36$030	.....	.....	..	6:813$000	180.293	8:163$660	Apparecida.
12$070	.....	.....	..	41:903$500	1.014.393	48:158$080	Roseira.
8:294$674	.....	.....	..	9:427$300	38[illegible].545	12:483$200	M. Cesar.
18$240	.....	.....	..	63:93[illegible]$500	2.787.260	138:8[illegible]3$723	Pindamonhangaba.
6:860$100	.....	.....	..	.....	219.110	202$300	A. Pinto.
10$278	.....	.....	..	133:911$500	5.685.903	244:020$60[illegible]	Taubaté.
206$669	.....	.....	..	219$900	1.425.727	4:711$810	Quiririm.
197$432	.....	.....	..	4:533$600	3.561.503	114:504$480	Caçapava.
430$5[illegible]6	.....	.....	..	.....	293.205	2:414$150	E. de Mello.
1:908$300	.....	.....	..	1:641$600	3.936.931	59:54[illegible]$470	S. José.
70$920	.....	.....	..	.....	1.380.772	30:364$690	Jacarehy.
365$869	.....	.....	..	.....	33.955	487$260	B. Jesus.
20$542	.....	.....	..	.....	603.426	9:910$920	Guararema.
488$031	.....	.....	..	.....	1.991.930	16:548$570	Sabaúna.
1$860	.....	.....	..	.....	8.107.692	24:99[illegible]$900	Mogy das Cruzes.
3$788	.....	.....	..	.....	6.885.9[illegible]0	13:400$110	Guayó.
64$965	.....	.....	..	.....	5.031.394	9:094$300	Poá.
.....	.....	.....	..	.....	20.198.0[illegible]9	30:404$675	Lageado.
.....	.....	.....	..	.....	11.384.814	13:965$600	Itaquera.
.....	.....	.....	..	.....	773.065	420$610	Guayaúna.
173:464$323	24.431	2:459$800	..	.....	3.2[illegible]1	121$0[illegible]0	Penha.
923$640	.....	.....	..	223:669$220	33.064.887	940:586$696	Norte.
23$200	.....	.....	..	.....	68.345	6:826$275	A. G. de S. Paulo.
4$500	.....	.....	..	1:952$700	323.337	2:401$400	Glycerio.
27$380	.....	.....	..	6:572$100	605.419	12:728$070	Quatis.
.....	.....	.....	..	2:037$500	222.690	2:[illegible]12$900	J. Leite.
1$800	.....	.....	..	2:050$500	149.982	2:780$300	Afra.
35$300	.....	.....	..	4:220$020	423.678	7:277$400	Falcão.
65$532	.....	.....	..	8:03[illegible]$238	921.770	12:848$760	A. Rocha.
.....	.....	.....	..	3:455$274	291.285	5:222$890	R. Claro.
2:313$077	.....	.....	..	7:[illegible]43$000	282.510	8:362$ 68	S. Fé.
18$826	.....	.....	..	4:572$400	1.881.773	17:479$168	P. Longa.
4$600	.....	.....	..	37:164$500	1.887.939	46:266$930	Chiador.
8$200	.....	.....	..	23:575$100	1.281.513	28:193$76[illegible]	Anta.
1$600	.....	.....	..	34:778$400	1.231.946	42:291$136	Sapucaia.
.....	.....	.....	..	17:782$200	580.987	19:118$063	B. Constant.
17$979	.....	.....	..	1:307$900	56.476	1:508$496	T. Soares.
144$412	.....	.....	..	23:4[illegible]5$600	802.436	28:232$500	Conceição.
36$300	.....	.....	..	85:178$454	3.949.4[illegible]1	114:4[illegible]8$099	P. Novo.
1$500	.....	.....	..	.....	50.362.638	280:431$480	Usina.
.....	.....	.....	..	.....	364.612	1:430$570	H. Hargreawes.
17$700	.....	.....	..	.....	351.470	802$000	R. Silva.
2:314$906	.....	.....	..	.....	75.225	441$718	Tripuhy.
3:658$072	.....	.....	..	20:62[illegible]$400	1.699.447	55:826$606	O. Preto.
3:039$811	.....	.....	..	.....	130.581	4:204$300	Marzagão.
17$400	.....	.....	..	8:072$700	1.166.035	43:563$631	Minas.
9:319$200	22.565	1:044$700	..	42:88[illegible]$200	1.661.612	49:6[illegible]8$060	E. F. U. Valenciana.
990$880	55	2$400	..	124:50[illegible]$600	8.354.409	193:79[illegible]$900	E. F. Oeste de Minas.
979$600	.....	.....	..	21:34[illegible]$900	4.360.866	154:3[illegible]$340	E. F. Minas e Rio.
2:493$700	.....	.....	..	207:196$600	9.629.206	245:718$640	E. F. Muzambinho.
27$800	.....	.....	..	19:485$900	5.708.405	137:192$800	E. F. Sapucahy.
7$500	.....	.....	..	233:070$200	5.232.391	234:881$800	E. F. J. de Fóra a Piau.
231$620	.....	.....	..	51:608$500	1.662.725	53:616$400	E. F. Rio das Flores.
3:571$699	.....	.....	..	640:173$004	37.988.782	798:252$716	E. F. Leopoldina (L. Principal).
1:357$400	95	4$200	..	.....	738.601	21:112$660	E. F. Leopoldina (Grão Pará).
2:612$490	.....	.....	..	10:692$300	598.704	12:469$700	Companhia Navegação Sapucahy.
.....	.....	.....	..	133:955$659	8.221.249	165:927$483	E. F. Leopoldina (R. da Serraria).
				.....	5.923.507	448:522$100	Conta do Governo.
1.032:824$261	102.070	10:039$916	1.[illegible]	3.258:071$375	917.692.212	15.642:955$840	

O Contador, *F. Muniz Freire*,

C 20—E. F. CENTRAL DO BRA

Estatistica das mercadorias e

Procedencia	[illegible]	AGUARDENTE	ASSUCAR	[illegible] EM RAMA	CARNE E PEIXE	CARVÃO		CARNE VERDE	[illegible] SECCOS E SALGADOS	MINERIO	FAZENDAS, FERRAGENS E ARTIGOS ESTRANGEIROS DIVERSOS	FUMO	MATERIAES		MACHINAS E OUTROS ARTIGOS PARA A LAVOURA	QUEIJOS
						VEGETAL	MINERAL						CAL	FERRAMENTAS		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Cartel en 19 de junio de 1906. José del Castillo Ibarra y de Da. Rosa Cárdenas, 2º Instituciones.

E. CENTRAL DO BRAZIL — 3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

Estatistica das mercadorias expedidas durante o anno de 1905

Pedras, areias e barro	Fumo	Materiaes: Cal	Materiaes: Tijolos	Machinas e outros artigos para a lavoura	Oleos	Sal	Toucinho	Cereaes	Canna de assucar	Chifres e unhas	Sebo	Productos da industria e tecidos de fabricas do paiz	Borracha	Ferro em gusa	Aguas mineraes	Madeiras e outros materiaes	Vinho e cerveja nacional	Caroços	Lenha
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

3ª DIVISÃO — CONTABILIDADE

as durante o anno de 1903

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] DA INDUSTRIA E TECIDOS DE FABRICAS DO PAIZ	BORRACHA	FERRO EM BARRA	AGUAS MINERAES	MADEIRAS E OUTROS MATERIAES	VINHO E CERVEJA NACIONAL	CARVÃO	LENHA	NÃO CLASSIFICADAS	TOTAL DOS DIVERSOS	CAFÉ	TOTAL GERAL	Procedencia
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

F 3. — E. F. CENTRAL DO BRAZIL — 6ª DIVISÃO PROVISORIA — CONSTRUCÇÃO

Custo dos serviços e obras durante o exercicio de 1905—Resumo

DESIGNAÇÃO DOS SERVIÇOS E OBRAS	MATERIAL			PESSOAL E MÃO DE OBRA			TOTAL GERAL.
	POR ADMINISTRAÇÃO	POR TAREFAS	TOTAL	POR ADMINISTRAÇÃO	POR TAREFAS	TOTAL	
Administração, fiscalisação e trabalhos technicos	2:867$883	.....	2 867$883	143:505$565	.....	143:505$565	146:373$448
Estudos : *a)* reconhecimento	.....	.....	.....	3:366$184	.....	3:366$184	3:366$184
b) trabalhos de campo	1:175$603	.....	1:175$603	7:435$872	.....	7:435$872	8:611$475
c) trabalhos de escriptorio	.....	.....	.....	1:798$964	.....	1:798$964	1:798$964
Locação : *a)* do projecto	199$689	.....	199$689	13:179$546	.....	13:179$546	13:379$235
b) para trilhos	306$153	.....	360$153	9:754$619	.....	9:754$619	10:114$772
Trabalhos preparatorios	.....	.....	.....	.....	9:805$896	9:805$896	9:805$896
Ditos de excavação	.....	753$732	753$732	1:808$998	41:183$976	42.922$974	43:746$706
Alvenarias e trabalhos connexos	2:060$671	239$580	2:300$251	6:116$379	18:611$644	24:728$023	27:028$274
Pontes de madeira	12:761$430	.....	12:761$430	13:489$653	.....	13:489$653	26:251$083
Assentamento da via-permanente	234:427$082	6:272$217	240:699$299	2:113$150	117:299$610	119:412$760	360:112$059
Linha e apparelhos telegraphicos	14:554$960	.....	14:554$960	4:716$800	.....	4:716$800	19:271$760
Edificios e dependencias	1:062$619	5:587$965	6:650$584	1:016$825	36:752$967	37:769$792	44:420$376
Obras complementares	12:057$685	.....	12:057$685	6:908$017	.....	6:908$017	18:965$702
Conservação ordinaria	3:957$736	.....	3:957$736	18:385$885	.....	18:385$885	22:343$621
Dita extraordinaria	18$633	.....	18$633	273$530	.....	273$530	292$163
Trabalhos diversos	2:409$062	.....	2:409$062	10:187$585	6:889$696	17:077$281	19:486$343
Sommas	287:913$206	12:853$494	300:766$700	244:057$572	230:543$789	474:601$361	775:368$061

Sete Lagôas, 13 de julho de 1906.— *Joaquim Julio de Proença*, Sub-Director da Construcção.